

INVESTICIJSKI PROGRAM

za projekt

BARJANSKO KOLESARSKO OMREŽJE

na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec »Odsek

1 Dobrova – Polhov Gradec, do naselja Gabrje in

odsek 2 Dobrova – Občinska meja MOL – Tržaška

cesta, Ljubljana«

Ljubljana, januar 2021

Naročnik **Občina Dobrova – Polhov Gradec**
Stara cesta 13, 1356 Dobrova

Za naročnika: **Franc Setnikar, župan**

Projekt: **BARJANSKO KOLESARSKO OMREŽJE na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec »Odsek 1 Dobrova – Polhov Gradec, do naselja Gabrje in odsek 2 Dobrova – Občinska meja MOL – Tržaška cesta, Ljubljana«**

Skrajšan naslov: **BARJANSKO KOLESARSKO OMREŽJE – OBČINA DOBROVA - POLHOV GRADEC – FAZA 1 IN FAZA 2**

Vrsta dokumenta: **Investicijski program (IP)**

Izdelaevalec: 
Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
PE Ljubljana, Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba: **doc. dr. Boštjan Ferik, direktor**

Opomba: Investicijski program (IP) je izdelan skladno z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)

Številka:

Datum:

S K L E P

o potrditvi Investicijskega programa

Investitor: OBČINA DOBROVA – POLHOV GRADEC

Naslov: Stara cesta 13, 1356 Dobrova

Na podlagi drugega odstavka 20. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je odgovorna oseba investitorja sprejela naslednja sklepa:

1. Potrdi se Investicijski program **BARJANSKO KOLESARSKO OMREŽJE na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec »Odsek 1 Dobrova – Polhov Gradec, do naselja Gabrje in odsek 2 Dobrova – Občinska meja MOL – Tržaška cesta, Ljubljana«** iz januarja 2021, ki ga je izdelal Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak, PE Ljubljana, Ukmarjeva ulica 2, 1000 Ljubljana.
2. Ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah znaša 8.833.486,11 EUR z DDV.
3. Investicija se bo izvajala skladno s predvidenim časovnim načrtom.

Iz investicijskega programa izhaja, da je investicija izvedljiva. Investicija je prikazana primerno. Podatki in informacije so zadostni in pričakujejo se učinki, kot so predvideni.

Občina Dobrova – Polhov Gradec
Župan Franc Setnikar

KAZALO VSEBINE

1	UVODNO POJASNILO	10
1.1.	PREDSTAVITEV INVESTITORJA.....	10
1.1.1.	INVESTITOR.....	10
1.1.2.	OSNOVNI PODATKI O OBČINI DOBROVA – POLHOV GRADEC.....	10
1.2.	PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	12
1.3.	PREDSTAVITEV NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	13
1.4.	POVZETEK IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA IN IZ PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB.....	13
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	19
2.1.	CILJI INVESTICIJE.....	19
2.2.	SPISEK STROKOVNIH PODLAG.....	22
2.3.	KRATEK OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT TER UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE	22
2.4.	NAVEDBA ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE TER ODGOVORNEGA VODJE ZA IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	24
2.4.1.	ODGOVORNA OSEBA ZA IZDELAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	24
2.4.2.	ODGOVORNA OSEBA ZA IZDELAVO PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	24
2.4.3.	ODGOVORNI VODJA ZA IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	24
2.5.	PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN DRUGE POTREBNE PRVINE ZA IZVEDBO IN SPREMLJANJE UČINKOV INVESTICIJE	25
2.6.1.	PRIKAZ OCENJENE VREDNOSTI INVESTICIJE.....	25
2.6.2.	PRIKAZ PREDVIDENE FINANČNE KONSTRUKCIJE.....	26
2.7.	ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	30
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	32
3.1.	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU.....	32
3.2.	OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	34
4	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO TER USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	35
4.1.	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA	35
4.2.	USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER	

STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI	37
.....	37
4.2.1. ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI	37
4.2.2. ZAKON O FINANCIRANJU OBČIN.....	38
4.2.3. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE	39
4.2.4. AGENDA ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ DO LETA 2030.....	40
4.2.5. OPERATIVNI PROGRAM ZA IZVAJANJE EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014–2020.....	40
4.2.6. OPERATIVNI PROGRAM UKREPOV ZMANJŠANJA EMISIJ TOPLOGREDNIH PLINOV DO LETA 2020 IN S TEM POVEZANO TRETJE IN ČETRTO LETNO POROČILO O IZVAJANJU OPERATIVNEGA PROGRAMA UKREPOV ZMANJŠANJA EMISIJ TOPLOGREDNIH PLINOV DO LETA 2020	41
.....	41
4.2.7. STRATEGIJA NA PODROČJU RAZVOJA TRGA ZA VZPOSTAVITEV USTREZNE INFRASTRUKTURE V ZVEZI Z ALTERNATIVNIMI GORIVI V PROMETNEM SEKTORJU V REPUBLIKI SLOVENIJI	43
4.2.8. AKCIJSKI PROGRAM ZA ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU	43
4.2.9. REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM LJUBLJANSKE URBANE REGIJE 2014 – 2020 (RRP)	45
4.2.10. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA LJUBLJANSKE URBANE REGIJE - ZA LJUDI IN PROSTOR V INOVATIVNI IN NAPREDNI REGIJI.....	47
4.2.11. STRATEGIJA LOKALNE AKCIJSKE SKUPINE BARJE Z ZALEDJEM	47
4.2.12. RAZVOJNI PROGRAM OBČINE DOBROVA – POLHOV GRADEC 2012 - 2022.....	48
4.2.13. LOKALNI ENERGETSKI KONCEPT OBČINE DOBROVA – POLHOV GRADEC.....	49
4.2.14. STRATEGIJA IN RAZVOJNE MOŽNOSTI ŠPORTA V OBČINI DOBROVA-POLHOV GRADEC.....	51
.....	51
5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO STORITEV	52
6 TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL.....	53
7 ANALIZA ZAPOSLENIH ZA ALTERNATIVO »Z« INVESTICIJO GLEDE NA ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	60
8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, S PRIKAZOM UPRAVIČENIH IN PREOSTALIH STROŠKOV TER Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO.....	61
8.1. OSNOVE IN IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCENE INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	61
8.2. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH.....	61
9 ANALIZA LOKACIJE Z NAVEDBO PROSTORSKIH AKTOV.....	65

9.1.	MAKRO LOKACIJA	65
9.2.	MIKRO LOKACIJA.....	66
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM ZAHTEVE, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO.....	67
10.1.	VPLIV NA OKOLJE	67
10.2.	OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV	68
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI.....	69
11.1.	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE	69
11.2.	ANALIZA IZVEDLJIVOSTI.....	69
12	NAČRT FINANCIRANJA V STALNIH IN TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA ...	70
13	FINANČNA ANALIZA	74
13.1.	INVESTICIJA.....	75
13.2.	OPERATIVNI DENARNI TOK PROJEKTA.....	76
13.3.	PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA	76
13.4.	PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV Z VIDIKA OBČINE.....	76
13.5.	PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV Z VIDIKA PROJEKTA ...	79
13.6.	IZRAČUN FINANČNE VRZELI.....	81
14	EKONOMSKA ANALIZA	82
14.1.	EKONOMSKE KORISTI, KI JIH JE BILO MOŽNO OVREDNOTITI	82
14.2.	EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI	83
14.3.	PRIKAZ EKONOMSKIH DENARNIH TOKOV IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV	84
15	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJ	87
15.1.	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	87
15.2.	ANALIZA TVEGANJ.....	88

KAZALO TABEL

Tabela 1: 1 Povzetek v DIIP obravnavanih variant	18
Tabela 2: Prikaz kazalnika: Regionalne kolesarske povezave - dolžina novih povezav	19
Tabela 3: Prikaz kazalnika: Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	20
Tabela 4: Prikaz kazalnika: Emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa	21
Tabela 5: Prikaz finančnega kazalnika	21
Tabela 6: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene december 2020	25
Tabela 7: Ocena vseh vlaganj v EUR v tekočih cenah v EUR	26
Tabela 8: Načrtovana sredstva za izvedbo projekta v NRP 2020 do 2023	26
Tabela 9: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v stalnih cenah, december 2020	27
Tabela 10: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020	27
Tabela 11: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v tekočih cenah	27
Tabela 12: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v tekočih cenah	27
Tabela 13: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020	28
Tabela 14: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah	29
Tabela 15: Izračun finančne vrzeli projekta	30
Tabela 16: Finančni in ekonomski kazalniki projekta z vidika občine	30
Tabela 17: Finančni in ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta	31
Tabela 18: Uradni podatki DRSI o prometni obremenitvi, 2019	52
Tabela 19: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene december 2020	62
Tabela 20: Ocena vseh vlaganj v EUR v tekočih cenah v EUR	62
Tabela 21: Ocenjena vrednost investicije v stalnih cenah v EUR po letih, december 2020	64
Tabela 22: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR po letih	64
Tabela 23: Časovni načrt izvedbe investicije	69
Tabela 24: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020	71
Tabela 25: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah	72
Tabela 26: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v stalnih cenah, december 2020	73
Tabela 27: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020	73
Tabela 28: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v tekočih cenah	73
Tabela 29: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v tekočih cenah	73
Tabela 30: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene december 2020	75
Tabela 31: Finančni kazalniki z vidika občine	76

Tabela 32: Finančni denarni tok projekta z vidika občine, stalne cene december 2020.....	78
Tabela 33: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v stalnih cenah, december 2020	79
Tabela 34: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v tekočih cenah	79
Tabela 35: Finančni kazalniki z vidika celotnega projekta	79
Tabela 36: Finančni denarni tok projekta z vidika celotnega projekta, stalne cene december 2020	80
Tabela 37: Izračun finančne vrzeli projekta	81
Tabela 38: Ekonomski kazalniki projekta z vidika občine	84
Tabela 39: Ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta.....	84
Tabela 40: Ekonomski denarni tok projekta z vidika občine	85
Tabela 41: Ekonomski denarni tok z vidika celotnega projekta	86
Tabela 42: Analiza občutljivosti za ekonomski denarni tok projekta izgradnje barjanske kolesarske povezave.....	87
Tabela 43: Ocena tveganja	88
Tabela 44: Finančni in ekonomski kazalniki projekta z vidika občine	89
Tabela 45: Finančni in ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta	90

KAZALO SLIK

Slika 1: Lega občine Dobrova – Polhov Gradec	11
Slika 2: Ocena investicije v stalnih cenah oktober 2017	15
Slika 3: Deleži sofinanciranja v stalnih cenah oktober 2017	16
Slika 4: Potrebni viri za zaključek investicije	16
Slika 5: Izračun po merilih	17
Slika 6: Pot iz Ljubljane do Polhovega Gradca na karti iz konca 19. stoletja	35
Slika 7: Makro lokacija	65
Slika 8: Prikaz obravnavanega območja oziroma potek odsekov kolesarskega omrežja.....	66

1 UVODNO POJASNILO

1.1. PREDSTAVITEV INVESTITORJA

1.1.1. Investitor

Investitor: Občina Dobrova – Polhov Gradec
Stara cesta 13, 1356 Dobrova
Telefon: +386 (0)1 36 01 800
E-mail: info@dobrova-polhovgradec.si
Matična št.: 5874998000
Davčna št.: SI91166004
TRR: SI56 0122 1010 0000 813 (UJP)

1.1.2. Osnovni podatki o Občini Dobrova – Polhov Gradec

Občina Dobrova – Polhov Gradec leži v predalpskem svetu na križišču treh dolin: Polhograjske doline z Gradaščico, doline Velike Božne in doline, po kateri teče Mala voda. Obkrožajo jo Kalvarija in Polhograjske gore v ozadju. Tu je izhodišče za številne pohodne in kolesarske poti.¹

Občina Dobrova – Polhov Gradec spada na območje Upravne enote Ljubljana in se uvršča v Osrednje slovensko statistično regijo. Občina meri 118 km² in se s tolikšno površino uvršča na 53. mesto vseh slovenskih občin. Leta 2018 je imela občina približno 7.620 prebivalcev², od tega približno polovico moških in polovico žensk. Po številu prebivalcev se je s takšnim podatkom občina uvrstila na 68. mesto.

Glede na velikost občine in ocenjeno število prebivalcev kazalniki kažejo, da je na kvadratnem kilometru površine v občini živelo povprečno 65,2 prebivalcev,³ iz česar sledi, da je bila gostota naseljenosti manjša kot v povprečju v Republiki Sloveniji, kjer je gostota naseljenosti znašala 102 prebivalec na km².⁴ Območje občine je torej redko naseljeno, razlog pa se skriva v razgibanem reliefu, ki razen naselij Polhov Gradec in Dobrova, ne dopušča strjene poselitve. Na ostalih območjih

¹ Spletna stran: < <https://www.rtvsl.si/strani/dobrova-polhov-gradec/3153> > (15. 12. 2020).

² Spletna stran: < <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp> > (15. 12. 2020).

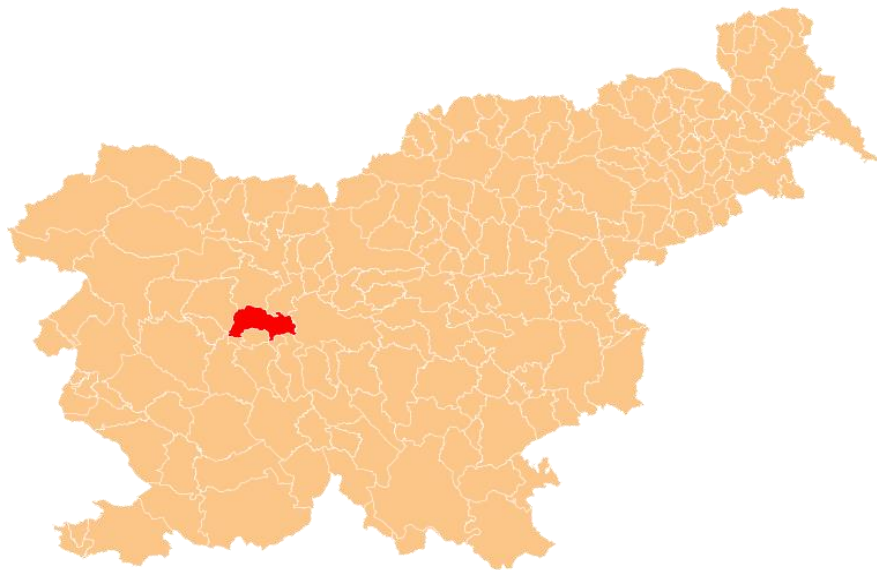
³ Spletna stran: < <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp> > (15. 12. 2020).

⁴ Spletna stran: < <http://www.stat.si/StatWeb/Field/Index/17> > (15. 12. 2020).

prevladujejo samotne kmetije in manjši zaselki oz. podeželske vasi. Posledično območje občine izkazuje relativno visoko stopnjo naravne ohranjenosti, zaradi česar je okolje privlačno za izletnike in pohodnike.⁵

Na območju Občine Dobrova – Polhov Gradec so ustanovljeni ožji deli občine, to so krajevne skupnosti, ki so del občine v teritorialnem, funkcionalnem, organizacijskem, premoženjsko-finančnem in pravnem smislu ter imajo lastno pravno subjektiviteto.⁶

Slika 1: Lega občine Dobrova – Polhov Gradec



Vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Dobrova_-_Polhov_Gradec.svg> (12. 6. 2020).

⁵ Mirjam Hribernik: Možnosti razvoja Občine Dobrova – Polhov Gradec s poudarkom na turizmu (diplomsko delo), Ljubljana 2006.

⁶ Statut Občine Dobrova – Polhov Gradec, Uradni list RS, št. 26/2012 in 43/2019.

1.2. PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Izdelovalec: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak

Železnica 14, 1311 Turjak

P.E. Ljubljana: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak,

Poslovna enota Ljubljana,

Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana

Telefon: + 386 (0)1 60 100 70

E-mail: info@pppforum.si

Matična št.: 3455114000

Davčna št.: SI22672826

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo je bil ustanovljen v letu 2008 z namenom, da vzpodbudi znanstveno-raziskovalno dejavnost na področju pravne in ekonomske znanosti, s posebnim poudarkom na vprašanjih povezanih s pojmi javno-zasebnih partnerstev, javnih služb in državnih pomoči, javnih razpisov in javnega naročanja, projektnega vodenja, priprave ekonomskih in investicijskih študij, projektnega financiranja in drugih sorodnih tem.

Za ta namen se je v okviru Inštituta združila skupina strokovnjakov iz različnih področij (prava, ekonomije, projektnega vodenja, komunikologije, etc.), ki so želeli svoje akademsko in raziskovalno delo nadgraditi z implementacijo projektov v praksi. Inštitut je tako oblikoval raziskovalno skupino, ki jo tvorijo zaposleni na Inštitutu in zunanji strokovnjaki, ki so večinoma aktivni na podiplomskih študijskih programih s področij delovanja Inštituta. Na ta način je omogočena tesna povezava med znanstveno-raziskovalnim delom in svetovanjem na konkretnih projektih.

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo je specializiran za svetovanje na področju oblikovanja razmerij javno-zasebnih partnerstev, ki predstavljajo sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem pri zagotavljanju izvajanja javnih služb, vzpostavljanju ali posodobitvi javne infrastrukture in pri izvajanju drugih projektov v javnem interesu. V okviru svojega delovanja ima Inštitut izkušnje s svetovanjem pri projektih tako na javni kot zasebni strani, zato lahko zagotovi celovito analizo posameznega projekta s ciljem dolgoročnega in kvalitetnega izvajanja vzpostavljenega razmerja javno-zasebnega partnerstva.⁷

⁷ Spletni vir: <<http://pppforum.si>> (15. 12. 2020).

1.3. PREDSTAVITEV NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Namen predvidene investicije je povečati prometno varnost in ekonomsko učinkovitost ter s tem boljšo povezanost prebivalcev.

Cilji investicije so:

- vzpostaviti povezan sistem državnih kolesarskih povezav v občini in regiji,
- vzpostaviti sistem vzdrževanja in upravljanja državnih kolesarskih povezav,
- vzpostaviti in označiti kolesarsko povezavo ob regionalni cesti R3-641/1369 Ljubljana - Lj (Dolgi most), od km 17,145 do km 23,456 z navezavo na kolesarske površine v območju križišča Ceste na ključ in Tržaške ceste (R2-409/0358 Lj (Vič) - Brezovica,
- vodenje kolesarskega prometa po manj prometni infrastrukturi,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev,
- izboljšanje dostopnosti prebivalcev na tem območju do služb, šole ipd.,
- povečanje prehodnosti cest, zlasti v zimskem času,
- zagotoviti višjo življenjsko raven in kakovost zdravja prebivalcev.

Eden glavnih ciljev investicije je tudi slediti razvojni viziji občine, to je: »Razvojna vizija je postati občina z razvitim podeželjem in z upoštevanjem načel trajnostnega razvoja in varovanja okolja«. ⁸

1.4. POVZETEK IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA IN IZ PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB

Za predmetno investicijo je Občina Dobrova – Polhov Gradec v letu 2017 pripravila Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljnjem besedilu: DIIP/IP)⁹ v skladu z metodologijo po Uredbi o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju državnih cest.¹⁰

⁸ Občina Dobrova-Polhov Gradec, Razvojni program 2012-2020, junij 2012, str. 7.

⁹ Dokument identifikacije investicijskega projekta: »Investicijska in vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist (skladno z ZCes-1) za projekt: Barjansko kolesarsko omrežje«, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, št. 37164-1/2017/189, november 2017.

¹⁰ Uradni list RS, št. 5/2017.

Skladno z omenjenim DIIP/IP je predvidena izgradnja Barjanskega kolesarskega omrežja v skupni dolžini 108.656,30 m, ki bo potekalo skozi sedem občin, in sicer skozi občino Vrhnika, Borovnica, Brezovica, Ig, Škofljica, Horjul ter Dobrova-Polhov Gradec, v dolžini kot sledi:

- Vrhnika 13.025 m,
- Borovnica 7.465 m,
- Brezovica 12.000 m,
- Ig 16.160 m,
- Škofljica 6.526,3 m,
- Horjul 12.000 m,
- **Dobrova – Polhov Gradec 41.480 m.**

Na podlagi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta Barjansko kolesarsko omrežje (v nadaljevanju DIIP), ki jo je izdelal DRI upravljanje investicij d.o.o. je bila predvidena ureditev naslednjih odsekov kolesarskih povezav v občini Dobrova-Polhov Gradec:

- Faza 1: Dobrova-Polhov Gradec, poteka ob regionalni cesti R3-641/1369,
- Faza 2: Razori-občinska meja MOL poteka ob regionalni cesti R3-641/1369 do občinske meje MOL od tam po obstoječi kolesarski poti (navezava na Euro\Velo 9),
- Faza 3: Ljubljana-Polhov Gradec: Poteka ob regionalni cesti R3-641/1369,
- Faza 4: Ljubljana-Suhi dol (občinska meja Gorenja vas) ob regionalni cesti R2-407/1144,
- Faza 5: Ljubljana-občinska meja Horjul ob regionalni cesti R2-407/1144,
- Faza 6: Dobrova- Brezje-občinska meja Horjul ob regionalni cesti R2-407/1144,
- Faza 7: Stranska vas-Dobrova-Podsmreka-občinska meja MOL (navezava na EuroVelo 9), poteka po LC 213051, R3-641/1369 in LC067011.

Glede opisa variant je v DIIP/IP navedeno, da je edina možna varianta »z« in »brez« investicije, podrobneje pa varianti nista obravnavani. Iz DIIP/IP izhaja tudi, da projektna dokumentacija za ta projekt še ni izdelana.

Ocena investicijske vrednosti je bila izdelana na podlagi naslednjih osnov:¹¹

- izvedbeni stroški so ocenjeni na podlagi ocen za podobne projekte ter na podlagi podatkov, ki so jih posredovale občine;
- pod postavko ostalo so zajeti naslednji stroški:

¹¹ DIIP, str. 9.

- projektna dokumentacija in recenzije so ocenjeni v višini 4,0% od izvedbenih del z nepredvidenimi deli,
- strošek zemljišč je ocenjen v višini 4,0% od izvedbenih del z nepredvidenimi deli,
- konzultantske storitve so ocenjene v višini 2,5% od izvedbenih del z nepredvidenimi deli dokumentacije in odkupov,
- nadzor nad izvedbo v višini 3,5% od izvedbenih del z nepredvidenimi deli,
- nepredvidena dela so upoštevana v višini 5% od izvedbenih del,
- upoštevan je DDV v višini 22%.

Slika 2: Ocena investicije v stalnih cenah oktober 2017

		oktober 2017, brez DDV	DDV	oktober 2017, z DDV	v %
A	Izvedbena dela z nepredvidenimi deli				
1.	Občina Vrhnika	3.923.382	863.145	4.786.527	23,49
2.	Občina Borovnica	790.147	173.832	963.979	4,73
3.	Občina Brezovica	1.540.984	339.016	1.880.000	9,23
4.	Občina Ig	1.196.066	263.134	1.459.200	7,16
5.	Občina Škofljica	910.120	200.227	1.110.347	5,45
6.	Občina Horjul	1.281.968	282.033	1.564.001	7,68
7.	Občina Dobrova - Polhov Gradec	4.394.754	966.846	5.361.600	26,32
	Skupaj izvedbena dela	14.037.421	3.088.233	17.125.654	84,05
B	Nepredvidena dela (5% od A)	701.871	154.412	856.283	4,20
C	Izvedbena dela z nepredvidenimi deli	14.739.292	3.242.645	17.981.937	88,25
D	Ostali stroški				
1.	Projektna in investicijska dokumentacija, recenzije (4% od C)	589.572	129.706	719.278	3,53
2.	Konzultantske storitve (2,5% od C, odkupov, projektov)	372.541	81.959	454.500	2,23
3.	Odkupi in odškodnine (4% od C)	589.572	0	589.572	2,89
4.	Nadzor nad izvedbo (3,5% C)	515.875	113.493	629.368	3,09
	Skupaj ostali stroški	2.067.560	325.158	2.392.718	11,74
E	Skupaj investicija C+D	16.806.852	3.567.803	20.374.655	100,00

Vir: DIIP, str. 9.

Financiranje investicije je v DIIP/IP bilo predvideno iz sredstev Ministrstva za infrastrukturo, Direkcije RS za infrastrukturo v višini 67,58% celotne investicije, preostali del v višini dobrih 32% pa iz sredstev zgoraj navedenih sedmih občin, skozi katere bo potekala kolesarska povezava.

V nadaljevanju je v DIIP/IP podan okvirni razdelilnik sofinanciranja med državo in občinami, ki je izdelan na podlagi popisa del, ki so ga pripravile občine glede na predviden potek kolesarske povezav (v ali izven naselja). Natančni deleži sofinanciranja bodo (tako izhaja iz DIIP/IP) izdelani po pridobitvi izvedbene projektne dokumentacije.

Slika 3: Deleži sofinanciranja v stalnih cenah oktober 2017

		DRSI	DRSI %	Občina	Občina %
A	Izvedbena dela				
1.	Občina Vrhnika	2.996.100	62,59%	1.790.427	37,41%
2.	Občina Borovnica	660.522	68,52%	303.457	31,48%
3.	Občina Brezovica	1.065.396	56,67%	814.604	43,33%
4.	Občina Ig	1.089.730	74,68%	369.470	25,32%
5.	Občina Škofljica	607.675	54,73%	502.672	45,27%
6.	Občina Horjul	1.208.168	77,25%	355.833	22,75%
7.	Občina Dobrova - Polhov Gradec	3.864.640	72,08%	1.496.960	27,92%
	Skupaj izvedbena dela	11.492.231	67,11%	5.633.423	32,89%
B	Nepredvidena dela (5% od A)	574.613	67,11%	281.670	32,89%
C	Izvedbena dela z nepredvidenimi deli	12.066.844	67,11%	5.915.093	32,89%
D	Ostali stroški	0		0	
1.	Projektna in investicijska dokumentacija, recenzije (4% od C)	387.933	53,93%	331.345	46,07%
2.	Konzultantske storitve (2,5% od C, odkupov, projektov)	454.500	100,00%	0	0,00%
3.	Odkupi in odškodnine (4% od C)	255.484	43,33%	334.088	56,67%
4.	Nadzor nad izvedbo (3,5% C)	422.339	67,11%	207.029	32,89%
	Skupaj ostali stroški	1.520.256	63,54%	872.462	36,46%
E	Skupaj investicija z DDV (C+D)	13.587.100	66,69%	6.787.555	33,31%
	od tega DDV	2.404.064	67,38%	1.163.739	32,62%

Vir: DIIP, str. 10.

Ocena celotne investicijske vrednosti po DIIP/IP znaša 20.374.655 EUR z DDV po stalnih cenah oktober 2017, in sicer:

- MZI DRSI: 13.587.100 EUR z DDV in
- Občine: 6.787.555 EUR z DDV.

Slika 4: Potrebni viri za zaključek investicije

Financiranje v tekočih cenah	pred 2018	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Skupaj
Viri MZI, DRSI	0	0	200.552	1.055.848	1.537.666	2.210.874	2.231.087	4.135.075	3.747.271	15.118.373
Viri Občine	96.449	1.060.466	1.889.840	628.933	868.833	1.409.618	1.297.728	0	0	7.251.867
Občina Vrhnika	76.915	692.963	1.344.407	55.394	51.749	24.951	17.019	0	0	2.263.398
Občina Borovnica	16.192	2.930	134.724	71.747	41.817	72.935	74.208	0	0	414.553
Občina Brezovica	0	5.080	5.187	110.620	191.360	347.045	353.624	0	0	1.012.916
Občina Ig	0	5.080	5.187	34.580	88.908	162.978	169.140	0	0	465.873
Občina Škofljica	0	138.231	138.843	98.481	69.141	120.765	83.138	0	0	648.599
Občina Horjul	3.342	155.956	219.182	29.939	48.774	25.867	21.653	0	0	504.713
Občina Dobrova - Polhov Gradec	0	60.225	42.310	228.173	377.083	655.076	578.947	0	0	1.941.814
Skupaj viri	96.449	1.060.466	2.090.392	1.684.781	2.406.499	3.620.492	3.528.815	4.135.075	3.747.271	22.370.240

Vir: DIIP, str. 13.

Izdelana je bila tudi ekonomska analiza, in sicer ob predpostavki zmanjšanja stroškov zdravljenja zaradi kolesarjenja. Izračun kaže, da investicija ni neposredno ekonomsko upravičena, saj je neto sedanja vrednost pri 4% diskontni stopnji negativna in znaša -8.165.556 EUR, interna stopnja donosnosti je <0%.

Ker investicija ni neposredno ekonomsko upravičena je bila skladno z 31. členom Uredbe o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju državnih cest izdelana analiza projekta po merilih prostorskega razvoja in merilih usklajenosti s predpisi, standardi in pravili stroke. Skladno z navedeno uredbo so v spodnji tabeli upoštevana merila prostorskega razvoja: prostor, ki ga prometnica povezuje (C1) in značaj področja, v katerem poteka prometnica (C3). Izračun, ki je predstavljen v spodnji tabeli kaže, da je investicija upravičena, kajti dosega 44,00% vseh možnih točk.¹²

Slika 5: Izračun po merilih

Merilo prostorskega razvoja								
		Kategorija	Kriterij	Št. točk	Utež	Skupaj	Max točk	
C1	prostor, ki ga prometnica povezuje	vloga prometnice	zbirna cesta za navezovanje prometa na ceste višje kategorije	5	8	40	120	
			Skupaj C1	5				
C3	značaj področja, v katerem poteka prometnica	tip poselitve	strnjeno	5	2	26	30	
			gostota poselitve	od 500 do 2.000 prebivalcev				3
			potek ceste glede na naselje	v naselju				5
			Skupaj C3	13				
SKUPAJ						66	150	
Delež od največ možnih točk						44,00		

Vir: DIIP, str. 15.

Iz DIIP/IP je razvidno, da je predmetna investicija upravičena z vidika širših družbenih koristi.

Ne glede na to, da v DIIP/IP nista podrobneje obravnavani varianta »z« in »brez« investicije, je mogoče izluščiti ključne podatke za primerjavo, ki jih podajamo v tabeli spodaj.

¹² DIIP, str. 15.

Tabela 1: 1 Povzetek v DIIP obravnavanih variant

(1) Varianta brez investicije	(2) Varianta z investicijo
<p>Opis:</p> <p>V tem primeru so stroški investicije enaki nič, to pa istočasno pomeni, da bo stanje na tem področju ostalo nespremenjeno saj ne bo v skladu z zahtevano zakonodajo. Variante brez investicije ni mogoče oceniti kot upravičene.</p>	<p>Z namenom zasledovanja ciljev investicije bo občina izvedla predvidene investicije za vzpostavitev Barjanskega kolesarskega omrežja.</p>
<p>Terminski okvir:</p> <p>/</p>	<p>2018-2025</p>
<p>Vrednost investicije v stalnih cenah v z DDV:</p> <p>/</p>	<p>5.361.600 EUR</p>
<p>Izvedljivost:</p> <p>Možno, vendar ni v skladu z razvojnimi cilji občine.</p>	<p>Izvedljivost:</p> <p>Izvedljivo, je v skladu z razvojnimi cilji občine.</p>

Vir: IJZP.

Na podlagi izvedene analize variant je občina ocenila, da je investicija primerna in nujna za izvedbo, z naložbo in s sofinanciranjem iz virov EU in RS. Občina Dobrova - Polhov Gradec je nadaljevala s pripravo nadaljnje projektno-tehnične in investicijske dokumentacije.

Ne glede na dejstvo, da je za predmetno investicijo Občina Dobrova – Polhov Gradec v letu 2017 pripravila DIIP/IP v skladu z metodologijo po Uredbi o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju državnih cest,¹³ je pristopila k izdelavi IP za predmetno investicijo z namenom, da se investicijska dokumentacija posodobi glede na novo pridobljene podatke za prijavo projekta za sofinanciranje iz mehanizma DRR.

Investicija, obravnavana v predmetnem IP zajema zgolj del investicije, kakor je bila obravnavana v DIIP/IP, saj je bil DIIP/IP pripravljen za sedem (7) občin, to so občine Vrhnika, Borovnica, Brezovica, Ig, Škofljica, Horjul, Dobrova – Polhov Gradec, medtem ko je predmetni IP izdelan zgolj za občino Polhov Gradec.

¹³ Uradni list RS, št. 5/2017.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1. CILJI INVESTICIJE

Cilji investicije so:

- vzpostaviti povezan sistem državnih kolesarskih povezav v regiji,
- vzpostaviti sistem vzdrževanja in upravljanja državnih kolesarskih povezav,
- vzpostaviti in označiti kolesarsko povezavo ob regionalni cesti R3-641/1369 Ljubljana - Lj (Dolgi most), od km 17,145 do km 23,456 z navezavo na kolesarske površine v območju križišča Ceste na ključ in Tržaške ceste (R2-409/0358 Lj (Vič) - Brezovica,
- vodenje kolesarskega prometa po manj prometni infrastrukturi,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev,
- izboljšanje dostopnosti prebivalcev na tem območju do služb, šole ipd.,
- povečanje prehodnosti cest, zlasti v zimskem času,
- zagotoviti višjo življenjsko raven in kakovost zdravja prebivalcev.

Eden glavnih ciljev investicije je tudi slediti razvojni viziji občine, to je: »Razvojna vizija je postati občina z razvitim podeželjem in z upoštevanjem načel trajnostnega razvoja in varovanja okolja«. ¹⁴

V nadaljevanju so prikazani kazalniki za izvedbo projekta, ki je predmet tega IP.

Tabela 2: Prikaz kazalnika: Regionalne kolesarske povezave - dolžina novih povezav

ID	Kazalnik	Merska enota	Izhodiščna vrednost (za leto 2018)	Ciljna vrednost (za leto 2023)
4.23	<u>Kazalnik učinka:</u> Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav	Število	0	6,3 km

¹⁴ Občina Dobrova-Polhov Gradec, Razvojni program 2012-2020, junij 2012, str. 7.

Tabela 3: Prikaz kazalnika: Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom

ID	Kazalnik	Merska enota	Izhodiščna vrednost (za leto 2018)	Ciljna vrednost (za leto 2023)
4.22	<u>Kazalnik rezultata:</u> Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	Delež	Primerljiv izhodiščni podatek za Občino Dobrova – Polhov Gradec ne obstaja. Kakor izhaja iz CPS LUR (str. 22) je rekreativno kolesarjenje kot oblika prostočasne dejavnosti v LUR priljubljeno, delež vsakodnevnega kolesarjenja (na delo, v šolo, po opravkih) pa je relativno majhen. Anketa (2016) kaže, da se v LUR večina potovanj opravi z avtomobilom (73 %). S primernimi ukrepi se lahko spodbudi kolesarjenje.	Ciljna vrednost za celotno Slovenijo: 21,5%.

Tabela 4: Prikaz kazalnika: Emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa

ID	Naziv kazalnika	Merska enota	Izhodiščna vrednost (za leto 2018)	Ciljna vrednost (za leto 2023)
4.20	Kazalnik rezultata: Emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa	Emisije CO2 v kg	Primerljiv izhodiščni podatek za Občino Dobrova – Polhov Gradec ne obstaja.	Emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa naj bi znašale leta 2023 4.253.554,00 tCO2ekv na nivoju celotne države Slovenije. Stopnja motorizacije in odvisnosti od avtomobila je v Občini Dobrova – Polhov Gradec zelo visoka, kar se kaže v visoki obremenjenosti cest, nizki pretočnosti in posledično emisijah toplogrednih plinov in PM10. Z vzpostavitvijo ustrezne kolesarske infrastrukture se lahko pričakuje povečano zanimanje za kolesarjenje in zmanjševanje deleža uporabe osebnih vozil. Zmanjševanje uporabe osebnega avtomobila pa bo prispevalo k zniževanju emisij CO2.

Tabela 5: Prikaz finančnega kazalnika

ID	Kazalnik	Merska enota	Izhodiščna vrednost (za leto 2018)	Ciljna vrednost (za leto 2023)
F1	Finančni kazalnik F1: Vložena sredstva	EUR	0	Načrtovani projekt bo k doseganju okvirja uspešnosti prispeval 8.833.486,11 EUR v ciljnem letu 2023.

2.2. SPISEK STROKOVNIH PODLAG

Strokovne podlage za izdelavo investicijskega programa so sledeče:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta: »Investicijska in vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist (skladno z ZCes-1)«, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, št. 37164-1/2017/189, november 2017.
- Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev – IZP, BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana, Ljubljana 2019.
- Projektna naloga za izdelavo IDP za ureditev Barjanskega kolesarskega omrežja v območju Občine Dobrova – Polhov Gradec, Idejni projekt, RCI – Razvojni center inženiringi Celje d.o.o., 19. 2. 2018.
- Sklep Agencije RS za okolje, št. 35405-34/2020-10 z dne 12. 8. 2020.
- Dogovor o sodelovanju pri izvajanju projekta državnega in regijskega pomena »Barjansko kolesarsko omrežje«, sklenjen med Ministrstvom za infrastrukturo in sedmimi občinami (Vrhnika, Borovnica, Brezovica, Ig, Škofljica, Horjul in Dobrova – Polhov Gradec), št. 2431-17-001304.
- Projekt za izvedbo PZI št.: 329/2019, BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana, Ljubljana, december 2020

2.3. KRATEK OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT TER UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za izdelavo programov za javna naročila investicijskega značaja mora dokument identifikacije investicijskega projekta vsebovati najmanj varianto »brez« investicije in/ali minimalno alternativo in varianto »z« investicijo. Kot predstavljeno zgoraj, sta bili v DIIP/IP v obzir vzeti naslednji varianti: varianta 1: brez investicije ter varianta 2: z investicijo.

VARIANTA 1 – BREZ INVESTICIJE

Varianta 1 pomeni ohranjanje obstoječega stanja brez investiranja v izboljšanje razmer na predmetnem območju. Ne realizacija investicije pomeni tudi negativne učinke na gospodarskem in socialnem področju ter neizpolnitev zakonskih zahtev in postavljenih ciljev, ki jih je Občina Dobrova-Polhov Gradec dolžna zagotoviti. Varianta brez investicije je na podlagi zakonodaje in z vidika zagotavljanja kakovosti življenja prebivalstva nesprejemljiva, zato v predmetnem IP ni obravnavana.

VARIANTA 2 – Z INVESTICIJO

Varianta 2 pomeni izvedbo investicije v obsegu, predvidenem s projektno dokumentacijo.

Z izvedbo investicije se bo(do):

- za 6,3 km povečale regionalne kolesarske povezave,
- povečal delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom,
- zmanjšale emisije CO₂ iz osebnega avtomobilskega prometa,
- izboljšala cestna povezava med naselji,
- izboljšala dostopnost do gospodinjstev na tem območju,
- olajšal dostop prebivalcem do služb, šole ipd.,
- povečala varnost v cestnem prometu na tem območju,
- povečala prehodnost cest, zlasti v zimskem času,
- zagotovila višja življenjska raven in kakovost zdravja prebivalcev,
- zmanjšali stroški vzdrževanja lokalne ceste in javnih poti.

Od obeh variant je varianta 2 tista, ki je z vidika družbenega pomena, prometne varnosti, stroškov vzdrževanja, dnevne migracije, ohranitve poseljenosti in ne nazadnje boljše dostopnosti gospodinjstev in gospodarskih subjektov ob urejeni kolesarski infrastrukturi ugodnejša.

Občina bo z investicijo odpravila težave tamkajšnjih prebivalcev v zvezi z ustrezno prometno povezavo do najbližjih delovnih mest, trgovin, zdravstvenih ustanov, šole, občinskih in upravnih uradov, da bi se lahko ohranila poseljenost slovenskega podeželja, kar je opredeljeno v dolgoročni usmeritvi in vseh razvojnih strateških aktih v Republiki Sloveniji, zato je v nadaljevanju obravnavana varianta 2 – z izvedbo investicije.

Celotna investicija se je dokumentacijsko začela v že letu 2018, ko je bila za potrebe priprave in uvrstitve investicije v načrt razvojnih programov, pripravljen DIIP/IP.

Skladno s sedaj predvideno finančno konstrukcijo in terminskim planom v predmetnem IP je predvidena izbira v letu 2021, zaključek gradbenih del pa v letu 2023.

2.4. NAVEDBA ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE TER ODGOVORNEGA VODJE ZA IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

2.4.1. Odgovorna oseba za izdelavo investicijskega programa

Izdelovalec: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1311 Turjak

P.E. Ljubljana: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak,
Poslovna enota Ljubljana,
Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba: doc. dr. Boštjan Ferik, direktor

Telefon: + 386 (0)1 60 100 70

E-mail: info@pppforum.si

Matična št.: 3455114000

Davčna št.: SI22672826

2.4.2. Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije

Izdelovalec: BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba: Direktor: dr. Aljoša Jasim Tahir

Telefon: +386 (0)590 24 537

E-mail: info@boson.si

Matična št.: 3708837000

Davčna št.: SI 91818508

2.4.3. Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta

Investitor: Občina Dobrova – Polhov Gradec
Stara cesta 13, 1356 Dobrova

Odgovorna oseba: Franc Setnika, župan

Telefon: +386 (0)1 36 01 800

E-mail: info@dobrova-polhovgradec.si

Matična št.: 5874998000

Davčna št.: SI91166004

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

Občina Dobrova – Polhov Gradec je investitor predmetnega projekta oziroma investicije in bo odgovorna za realizacijo investicije. Izvajalec gradnje bo izbran v skladu z veljavno zakonodajo s področja vodenja postopkov oddaje javnih naročil v postopku javnega razpisa, skladno s pogoji in merili, določenimi v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila. Investitor in izbrani izvajalec gradnje bosta sklenila gradbeno pogodbo za izvedbo projekta, v kateri bo investitor imenoval tudi nadzornika nad izvedbo gradbenih del.

2.6. PRIKAZ OCENJENE VREDNOSTI INVESTICIJE TER PREDVIDENE FINANČNE KONSTRUKCIJE Z IZRAČUNANIM DELEŽEM SOFINANCIRANJA INVESTICIJE S SREDSTVI PRORAČUNA

2.6.1. Prikaz ocenjene vrednosti investicije

Izvedba projekta izgradnje barjanske kolesarske povezave se načrtuje v letih 2021-2023, zaradi česar je investicija v spodnjih tabelah predstavljena v stalnih in tekočih cenah. V primeru tekočih cen smo upoštevali napoved inflacije za leto 2021 v višini 1,60 % ter za leto 2022 v višini 1,90 %, kakor jo je objavil UMAR v Jesenski napovedi gospodarskih gibanj, september 2020. V izračunu finančne analize smo v skladu z Uredbo upoštevali vrednost investicije v stalnih cenah in z vključenim 22 % DDV, ki znaša skupaj 8.693.636,93 EUR, kot je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 6: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene december 2020

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Pripravljalna dela pred gradnjo	854.423,22	187.973,11	1.042.396,33
Dosedanji vložek	36.611,30	8.054,49	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	150.877,49	33.193,05	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	666.934,43	146.725,57	813.660,00
Gradnja	5.853.562,59	1.287.783,76	7.141.346,35
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	2.801.322,59	616.290,96	3.417.613,55
Šujica - Dobrova (os B)	309.469,69	68.083,34	377.553,03
Dobrova - Razori (os C + D)	1.531.998,94	337.039,76	1.869.038,70
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	608.606,40	133.893,40	742.499,80
Cesta na Ključ (os G + S)	602.164,97	132.476,30	734.641,27
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	409.749,38	90.144,87	499.894,25
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	175.606,88	38.633,52	214.240,40
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	234.142,50	51.511,35	285.653,85
Informiranje in komuniciranje	8.196,72	1.803,28	10.000,00
SKUPAJ	7.125.931,91	1.567.705,02	8.693.636,93

Tabela 7: Ocena vseh vlaganj v EUR v tekočih cenah v EUR

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Pripravljalna dela pred gradnjo	866.076,25	190.536,79	1.056.613,04
Dosedanji vložek	36.611,30	8.054,49	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	150.877,49	33.193,05	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	678.587,46	149.289,25	827.876,71
Gradnja	5.949.637,11	1.308.920,18	7.258.557,29
Gradnja Gabrje-Šujica (os A)	2.847.300,70	626.406,15	3.473.706,85
Šujica - Dobrova (os B)	314.549,02	69.200,79	383.749,81
Dobrova - Razori (os C + D)	1.557.143,64	342.571,60	1.899.715,24
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	618.595,44	136.091,00	754.686,44
Cesta na Ključ (os G + S)	612.048,31	134.650,64	746.698,95
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	416.474,59	91.624,42	508.099,01
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	178.489,11	39.267,61	217.756,72
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	237.985,48	52.356,81	290.342,29
Informiranje in komuniciranje	8.374,40	1.842,37	10.216,77
SKUPAJ	7.240.562,35	1.592.923,76	8.833.486,11

2.6.2. Prikaz predvidene finančne konstrukcije

Projekt izgradnje barjanske kolesarske povezave bo financiran iz sredstev Občine Dobrova – Polhov Gradec in Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo ter sredstev mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR).

Predmetna investicija je vključena v Načrt razvojnih programov (NRP) Občine Dobrova – Polhov Gradec št. OB021-18-0012 Barjansko kolesarsko omrežje, kjer je Občina Dobrova – Polhov Gradec v ta namen že zagotovila lastna proračunska sredstva v skupni višini 1.921.814 EUR. Od tega sredstva v višini 96.151 EUR pred letom 2020, sredstva v višini 294.557 EUR za leto 2020, sredstva v višini 297.083 EUR za leto 2021, sredstva v višini 655.076 EUR za leto 2022 ter sredstva v višini 578.947 EUR za leto 2023.

Tabela 8: Načrtovana sredstva za izvedbo projekta v NRP 2020 do 2023

PU/PPP/GPR/PPR/Projekt/Viri	Vrednost projekta*	Začetek financiranja	Konec financiranja	Pred L. 2020	Leto 2020	Leto 2021	Leto 2022	Leto 2023	v EUR Po L. 2023
OB021-18-0012 Barjansko kolesarsko omrežje	22.370.241	01.01.2018	31.12.2025	2.144.233	2.751.406	2.384.724	3.678.717	3.528.815	7.882.346
PV - Lastna proračunska sredstva	96.151			96.151	294.557	297.083	655.076	578.947	0
OV - Druge občine				1.847.530	1.401.001	491.750	754.542	718.781	0
OV - Domači partnerji				200.552	1.055.848	1.595.891	2.269.099	2.231.087	7.882.346

Vir: Proračun Občine Dobrova – Polhov Gradec za leto 2020.¹⁵

¹⁵ Rebalans proračuna občine DOBROVA-POLHOV GRADEC za leto 2020, NAČRT RAZVOJNIH PROGRAMOV 2020 – 2023, na strani: <http://www.dobrova-polhovgradec.si/doc/priponke/4_3_nrp%20rebalansa%202020.pdf> (22. 12. 2020).

V skladu z javnim povabilom Ministrstva za infrastrukturo RS se iz mehanizma Dogovora za razvoj regij sofinancirajo projekti spodbujanja multimodalne urbane mobilnosti, kamor spada tudi izgradnja barjanske kolesarske povezave. Višina sofinanciranja znaša do 100 % upravičenih stroškov, pri čemer se 80 % financira iz sredstev ESRR, 20 % pa se financira iz integralnih sredstev RS. Ker projekt ne bo ustvarjal prihodkov, znaša finančna vrzel 100 %. Iz spodnjih tabel je razvidno financiranje projekta glede na upravičene in neupravičene stroške ter glede na financerja, prikazan pa je tudi izračun finančne vrzeli.

Tabela 9: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v stalnih cenah, december 2020

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	-	-	1.410.198,51	1.410.198,51
DRSI	2.086.451,59	78,68%	4.631.758,28	6.718.209,87
Sredstva ESRR	452.182,83	17,05%		452.182,83
Integralna sredstva RS	113.045,72	4,26%	-	113.045,72
SKUPAJ	2.651.680,14	100,00%	6.041.956,79	8.693.636,93

Tabela 10: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020

Financer	2021	2022	2023	SKUPAJ
Občina	229.283,56	1.011.940,05	168.974,90	1.410.198,51
DRSI	748.858,74	5.120.072,39	849.278,74	6.718.209,87
Sredstva ESRR	206.327,29	209.741,45	36.114,09	452.182,83
Integralna sredstva RS	51.581,82	52.435,37	9.028,53	113.045,72
SKUPAJ	1.236.051,41	6.394.189,26	1.063.396,26	8.693.636,93

Tabela 11: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v tekočih cenah

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	-	-	1.433.942,80	1.433.942,80
DRSI	2.120.696,52	78,96%	4.713.618,24	6.834.314,76
Sredstva ESRR	452.182,83	16,84%	-	452.182,83
Integralna sredstva RS	113.045,72	4,21%	-	113.045,72
SKUPAJ	2.685.925,07	100,00%	6.147.561,04	8.833.486,11

Tabela 12: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v tekočih cenah

Financer	2021	2022	2023	SKUPAJ
Občina	229.283,56	1.029.254,61	175.404,63	1.433.942,80
DRSI	748.858,74	5.205.064,87	880.391,15	6.834.314,76
Sredstva ESRR	206.327,29	209.741,45	36.114,09	452.182,83
Integralna sredstva RS	51.581,82	52.435,37	9.028,53	113.045,72
SKUPAJ	1.236.051,41	6.496.496,30	1.100.938,40	8.833.486,11

Tabela 13: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020

	2021						2022					
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek	
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	4.880,00	-	-	-	-	-	656.200,00
Dosedanji vložek	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	-	-	-	-	-	-
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	-	-	-	-	-	-
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	-	-	-	-	-	-	656.200,00
Gradnja	-	209.587,78	34.185,44	8.546,36	168.444,54	471.904,18	-	1.257.526,65	205.112,71	51.278,19	1.010.667,15	2.831.425,05
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	-	63.161,47	21.366,07	5.341,51	48.693,15	288.639,50	-	378.968,84	128.196,46	32.049,12	292.158,76	1.731.836,97
Šujica - Dobrova (os B)	-	25.924,05	8.847,26	2.211,82	4.340,42	5.870,58	-	155.544,28	53.083,58	13.270,90	26.042,54	35.223,47
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	115.273,03	114.018,68	-	-	20.823,00	5.205,75	691.638,19	684.112,08
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	48.682,63	501,61	125,40	137,94	43.364,89	-	292.095,78	3.009,67	752,42	827,66	260.189,33
Cesta na Ključ (os G + S)	-	71.819,63	-	-	-	20.010,53	-	430.917,75	-	-	-	120.063,20
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	51.218,67	-	-	-	11.268,11	-	307.312,04	-	-	-	67.608,65
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	21.950,86	-	-	-	4.829,19	-	131.705,16	-	-	-	28.975,14
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	29.267,81	-	-	-	6.438,92	-	175.606,88	-	-	-	38.633,51
Informiranje in komuniciranje	-	-	-	-	-	-	-	4.628,74	1.157,18	-	1.272,90	-
SKUPAJ	-	260.806,45	206.327,29	51.581,82	229.283,56	488.052,29	-	1.564.838,69	209.741,45	52.435,37	1.011.940,05	3.555.233,70

	2023						SKUPAJ						SKUPAJ
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	-	-	-	105.300,00	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	766.380,00	1.042.396,33
Dosedanji vložek	-	-	-	-	-	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	-	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	-	-	-	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	-	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	-	-	-	105.300,00	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	761.500,00	-	813.660,00
Gradnja	-	209.587,78	34.185,45	8.546,37	168.444,52	471.904,18	-	1.676.702,21	273.483,60	68.370,92	1.347.556,21	3.775.233,41	7.141.346,35
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	-	63.161,47	21.366,08	5.341,52	48.693,13	288.639,50	-	505.291,78	170.928,61	42.732,15	389.545,04	2.309.115,97	3.417.613,55
Šujica - Dobrova (os B)	-	25.924,05	8.847,26	2.211,82	4.340,42	5.870,58	-	207.392,38	70.778,10	17.694,54	34.723,38	46.964,63	377.553,03
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	115.273,03	114.018,68	-	-	27.764,00	6.941,01	922.184,25	912.149,44	1.869.038,70
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	48.682,63	501,61	125,40	137,94	43.364,89	-	389.461,04	4.012,89	1.003,22	1.103,54	346.919,11	742.499,80
Cesta na Ključ (os G + S)	-	71.819,63	-	-	-	20.010,53	-	574.557,01	-	-	-	160.084,26	734.641,27
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	51.218,67	-	-	-	11.268,11	-	409.749,38	-	-	-	90.144,87	499.894,25
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	21.950,86	-	-	-	4.829,19	-	175.606,88	-	-	-	38.633,52	214.240,40
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	29.267,81	-	-	-	6.438,92	-	234.142,50	-	-	-	51.511,35	285.653,85
Informiranje in komuniciranje	-	-	1.928,64	482,16	530,38	-	-	6.557,38	1.639,34	-	1.803,28	-	10.000,00
SKUPAJ	-	260.806,45	36.114,09	9.028,53	168.974,90	588.472,29	-	2.086.451,59	452.182,83	113.045,72	1.410.198,51	4.631.758,28	8.693.696,93

Tabela 14: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah

	2021						2022					
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek	
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	4.880,00	-	-	-	-	-	666.699,20
Dosedanji vložek	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	-	-	-	-	-	-
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	-	-	-	-	-	-
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	-	-	-	-	-	-	666.699,20
Gradnja	-	209.587,78	34.185,44	8.546,36	168.444,54	471.904,18	-	1.277.647,08	205.112,71	51.278,19	1.027.868,77	2.879.799,17
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	-	63.161,47	21.366,07	5.341,51	48.693,15	288.639,50	-	385.032,34	128.196,46	32.049,12	297.203,40	1.761.740,20
Šujica - Dobrova (os B)	-	25.924,05	8.847,26	2.211,82	4.340,42	5.870,58	-	158.032,99	53.083,58	13.270,90	26.910,51	36.397,43
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	115.273,03	114.018,68	-	-	20.823,00	5.205,75	702.913,77	695.264,97
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	48.682,63	501,61	125,40	137,94	43.364,89	-	296.769,31	3.009,67	752,42	841,09	264.412,36
Cesta na Ključ (os G + S)	-	71.819,63	-	-	-	20.010,53	-	437.812,44	-	-	-	121.984,21
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	51.218,67	-	-	-	11.268,11	-	312.229,03	-	-	-	68.690,39
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	21.950,86	-	-	-	4.829,19	-	133.812,44	-	-	-	29.438,74
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	29.267,81	-	-	-	6.438,92	-	178.416,59	-	-	-	39.251,65
Informiranje in komuniciranje	-	-	-	-	-	-	-	4.628,74	1.157,18	-	1.385,84	-
SKUPAJ	-	260.806,45	206.327,29	51.581,82	229.283,56	488.052,29	-	1.589.876,11	209.741,45	52.435,37	1.029.254,61	3.615.188,76

	2023						SKUPAJ						SKUPAJ
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	-	-	-	109.017,51	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	780.596,71	1.056.613,04
Dosedanji vložek	-	-	-	-	-	-	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	-	-	-	-	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	-	-	-	109.017,51	-	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	775.716,71	827.876,71
Gradnja	-	216.987,07	34.185,45	8.546,37	174.770,42	489.693,76	-	1.704.221,93	273.483,60	68.370,92	1.371.083,73	3.841.397,11	7.258.557,29
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	-	65.391,33	21.366,08	5.341,52	50.548,29	299.636,41	-	513.585,14	170.928,61	42.732,15	396.444,84	2.350.016,11	3.473.706,85
Šujica - Dobrova (os B)	-	26.839,27	8.847,26	2.211,82	4.659,62	6.302,30	-	210.796,31	70.778,10	17.694,54	35.910,55	48.570,31	383.749,81
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	119.419,63	118.120,15	-	-	27.764,00	6.941,01	937.606,43	927.403,80	1.899.715,24
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	50.401,32	501,61	125,40	142,88	44.917,91	-	395.853,26	4.012,89	1.003,22	1.121,91	352.695,16	754.686,44
Cesta na Ključ (os G + S)	-	74.355,15	-	-	-	20.716,99	-	583.987,22	-	-	-	162.711,73	746.698,95
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	53.026,89	-	-	-	11.665,92	-	416.474,59	-	-	-	91.624,42	508.099,01
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	22.725,81	-	-	-	4.999,68	-	178.489,11	-	-	-	39.267,61	217.756,72
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	30.301,08	-	-	-	6.666,24	-	237.985,48	-	-	-	52.356,81	290.342,29
Informiranje in komuniciranje	-	-	1.928,64	482,16	634,21	-	-	-	6.557,38	1.639,34	2.020,05	-	10.216,77
SKUPAJ	-	270.013,96	36.114,09	9.028,53	175.404,63	610.377,19	-	2.120.696,52	452.182,83	113.045,72	1.433.942,80	4.713.618,24	8.833.486,11

Tabela 15: Izračun finančne vrzeli projekta

IZRAČUN FINANČNE VRZELI	VREDNOST
Skupni investicijski stroški (nediskontirani)	8.833.486,11
Od tega upravičeni stroški (EC) - v TEKOČIH cenah	2.685.925,07
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	8.367.479,93
Diskontirani neto prihodki (DNR)	0,00
1a) Najvišji upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	8.367.479,93
1b) Finančna vrzel (R=EE/DIC):	100,00%
2) Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	2.685.925,07

2.7. ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Upoštevač finančno analizo, izvedba projekta ni upravičena, saj je neto sedanja vrednost obeh projektov negativna. Ne glede na to, da finančni kazalniki ne kažejo upravičenosti izvedbe projektov, pa je potrebno pri upravičenosti naložbe upoštevati tudi širše družbeno ekonomske koristi. V ekonomski analizi smo tako finančno ovrednotili davke in prispevke, vključene v investicijo ter multiplikacijski učinek investicije na BDP, vendar pa bo izvedba projekta imela tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni možno ovrednotiti in sicer:

- vzpostavitev povezanega sistema državnih kolesarskih povezav v regiji,
- vzpostavitev sistema vzdrževanja in upravljanja državnih kolesarskih povezav,
- vzpostavitev in označitev kolesarske povezave ob regionalni cesti,
- vodenje kolesarskega prometa po manj prometni infrastrukturi,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev,
- izboljšanje dostopnosti prebivalcev na tem območju do služb, šole ipd.,
- povečanje prehodnosti cest, zlasti v zimskem času,
- zagotovitev višje življenjske ravni in kakovosti zdravja prebivalcev.

Upoštevač širše družbene koristi, je investicija upravičljiva, saj je NSV projekta pozitivna, sredstva investicije pa se posledično povrnejo. Spodnja tabela prikazuje finančne in ekonomske kazalnike z vidika občine kot financerja.

Tabela 16: Finančni in ekonomski kazalniki projekta z vidika občine

Kazalnik	Finančna vrednost	Ekonomska vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-849.323 €	4.490.101 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	0,36%	63,30%
Relativna neto sedanja vrednost	0,63	2,79
Količnik relativne koristnosti	0,00	3,53
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	5 let

V spodnji tabeli so predstavljeni ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta, kar pomeni, da smo na ravni investicije upoštevali celoten investicijski strošek, ki je razdeljen med financerji. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbeno-ekonomskih koristi investicija z vidika celotnega projekta upravičljiva, saj je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 252.816 EUR.

Tabela 17: Finančni in ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta

Kazalnik	Finančna vrednost	Ekonomska vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-7.858.273 €	252.816 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-6,71%	5,87%
Relativna neto sedanja vrednost	0,94	0,04
Količnik relativne koristnosti	0,00	1,04
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	25 let

3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

3.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU

Investitor: Občina Dobrova – Polhov Gradec
Stara cesta 13, 1356 Dobrova
Telefon: +386 (0)1 36 01 800
E-mail: info@dobrova-polhovgradec.si
Matična št.: 5874998000
Davčna št.: SI91166004
TRR: 01221-0100000813

Odgovorna oseba: župan Franc Setnikar

Datum:

Podpis in žig:

Občina Dobrova – Polhov Gradec leži v predalpskem svetu na križišču treh dolin: Polhograjske doline z Gradaščico, doline Velike Božne in doline, po kateri teče Mala voda. Obkrožajo jo Kalvarija in Polhograjske gore v ozadju. Tu je izhodišče za številne pohodne in kolesarske poti.¹⁶

Občina Dobrova – Polhov Gradec spada na območje Upravne enote Ljubljana in se uvršča v Osrednje slovensko statistično regijo. Občina meri 118 km² in se s tolikšno površino uvršča na 53. mesto vseh slovenskih občin. Leta 2018 je imela občina približno 7.620 prebivalcev, od tega približno polovico moških in polovico žensk. Po številu prebivalcev se je s takšnim podatkom občina uvrstila na 68. mesto.

Glede na velikost občine in ocenjeno število prebivalcev, kazalniki kažejo, da je na kvadratnem kilometru površine v občini živelo povprečno 65 prebivalcev, iz česar sledi, da je bila gostota naseljenosti manjša kot v povprečju v Republiki Sloveniji, kjer je gostota naseljenosti znašala 102 prebivalca na km². Območje občine je torej redko naseljeno, razlog pa se skriva v razgibanem reliefu,

¹⁶ Mirjam Hribernik, Možnosti razvoja Občine Dobrova – Polhov Gradec s poudarkom na turizmu (diplomsko delo), Ljubljana 2006.

¹¹ Občina Dobrova-Polhov Gradec, Razvojni program 2012-2020, junij 2012, str. 13.

ki razen naselij Polhov Gradec in Dobrova, ne dopušča strjene poselitve. Na ostalih območjih prevladujejo samotne kmetije in manjši zaselki oz. podeželske vasi. Posledično območje občine izkazuje relativno visoko stopnjo naravne ohranjenosti, zaradi česar je okolje privlačno za izletnike in pohodnike.¹⁷

Na območju Občine Dobrova – Polhov Gradec so ustanovljeni ožji deli občine, to so krajevne skupnosti, ki so del občine v teritorialnem, funkcionalnem, organizacijskem, premoženjsko-finančnem in pravnem smislu ter imajo lastno pravno subjektiviteto. Krajevne skupnosti so štiri in sicer:

- Krajevna skupnost Dobrova, ki obsega naslednja naselja: Brezje pri Dobrovi, Dobrova, Draževnik, Gabrje, Hruševo, Komanija, Osredok pri Dobrovi, Podsmreka, Razori, Stranska vas in Šujica
- Krajevna skupnost Polhov Gradec, ki obsega naslednja naselja: Babna Gora, Belica, Briše pri Polhovem Gradcu, Dolenja vas pri Polhovem Gradcu, Dvor pri Polhovem Gradcu, Hrastenice, Log pri Polhovem Gradcu, Podreber, Polhov Gradec, Praproče, Pristava pri Polhovem Gradcu, Selo nad Polhovim Gradcem, del Setnice, Setnik in Srednja vas pri Polhovem Gradcu;
- Krajevna skupnost Črni Vrh, ki obsega naslednja naselja: Črni Vrh, Rovt in Smolnik in Srednji Vrh;
- Krajevna skupnost Šentjošt nad Horjulom, ki obsega naselja: Butajnova, Planina nad Horjulom in Šentjošt nad Horjulom.¹⁸

¹² Statut Občine Dobrova – Polhov Gradec, Uradni list RS, št. 26/2012.

3.2. OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Izdelovalec: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak

Železnica 14, 1311 Turjak

P.E. Ljubljana: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak,

Poslovna enota Ljubljana,

Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana

Telefon: + 386 (0)1 60 100 70

E-mail: info@pppforum.si

Matična št.: 3455114

Davčna št.: SI22672826

Odgovorna oseba: doc. dr. Boštjan Ferk, direktor

Datum: 25. 1. 2021

Podpis:



Inštitut
javno zasebno
partnerstvo

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1411 Turjak, si: www.pppforum.si
e: info@pppforum.si, davčno št.: SI22672826
matično št.: 3455114 TRR: SI56 8900 0005 5574 746

3.3. OSNOVNI PODATKI O PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU

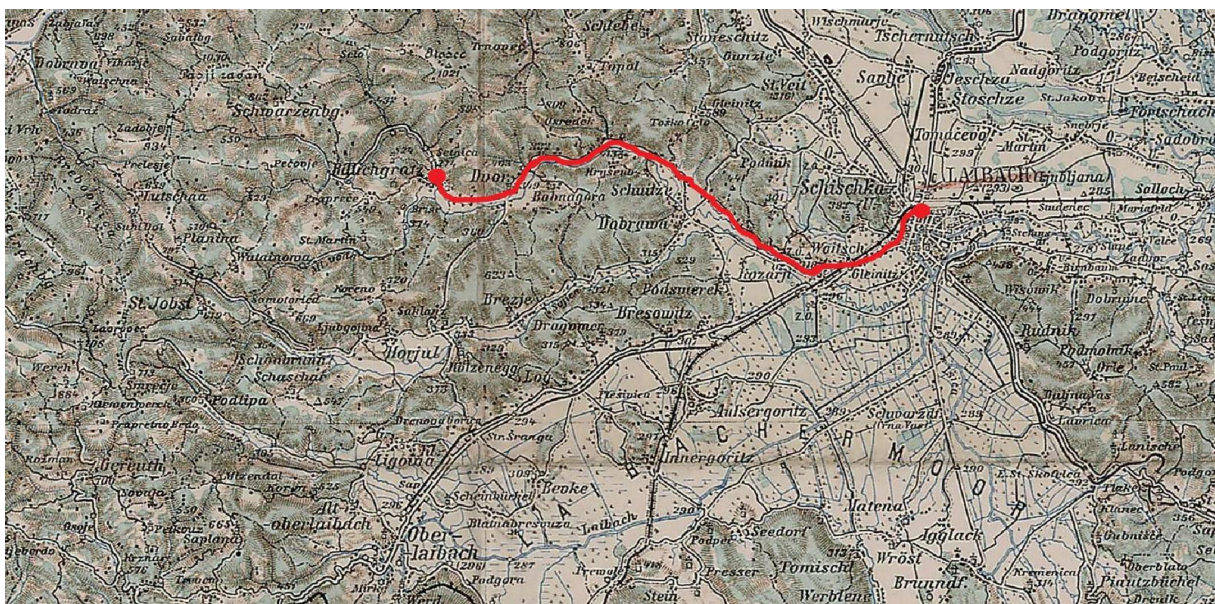
Upravljavec predmetne infrastrukture bo Direkcija Republike Slovenije za ceste.

4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO TER USKLAJENOST CILJEV INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

4.1. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA

Občina Dobrova - Polhov Gradec leži na severozahodnem obronku Ljubljanskega barja in kolesarjenje ima na tem območju ima dolgo tradicijo.

Slika 6: Pot iz Ljubljane do Polhovega Gradca na karti iz konca 19. stoletja



Vir: Arhiv Rok Omahen.¹⁹

Območje občine Dobrova - Polhov Gradec se deli na dve značilni območji. Območji naselja Dobrova ter Polhov Gradec imata mestni značaj, druga naselja pa so po večini vaškega značaja. Po obravnavanem delu v občini poteka regionalna cesta R3-641/1369 Ljubljana-LJ (Dolgi most), na katero se navezuje več lokalnih cest. Občina Dobrova – Polhov Gradec želi urediti Barjansko kolesarsko omrežje v območju Občine Dobrova – Polhov Gradec, kjer je skupno 7 odsekov kolesarske povezave v okvirni dolžini 39,3 km, in sicer za Odsek 1: od Dobrove do naselja Gabrje in Odsek 2: od Dobrove do občinske meje z

¹⁹ Na spletni strani: <<https://www.rtvsl.si/kultura/dediscina/s-kolesom-po-kranjskem-od-ljubljane-do-polhovega-gradca/546332>> (7. 1. 2021).

Mestno občino Ljubljana, do Tržaške ceste.²⁰ Obravnavano kolesarsko omrežje leži znotraj Občine Dobrova - Polhov Gradec, na jugovzhodu pa sega tudi v Mestno občino Ljubljana. Poteka od naselja Gabrje na severozahodu, mimo Dobrove, do Tržaške ceste na jugovzhodu.

V DIIP/IP Barjansko kolesarsko omrežje, ki jo je izdelalo podjetje DRI upravljanje investicij d.o.o. je bila obravnavana tudi ureditev odsekov kolesarskih povezav v občini Dobrova-Polhov Gradec. Načrtovana je bila izgradnja kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju, na območju sedmih občin t.i. Barjansko območje. Barjanska regionalna kolesarska povezava Vrhnika-Borovnica-Brezovica-Ig-Škofljica-Ljubljana-Horjul-Dobrova-Polhov Gradec je predvidena kot Državna kolesarska povezava, ki poteka po državnih in delno po občinskih cestah. V Idejni zasnovi so bile na Odseku 1 predvidene 3 variante in na Odseku 2, 4 različne variante poteka kolesarskega omrežja, v PZI pa je obdelana le ena varianta, ki je predmet gradnje in je podrobneje predstavljena v poglavju 6 tega IP.

Na obravnavanih odsekih ni izvedenih kolesarskih površin. Kolesarski promet se trenutno odvija predvsem po obstoječih voziščih regionalnih ali lokalnih cest. Želja je, da se vzpostavi povezano kolesarsko omrežje z navezavo na kolesarsko stezo na Tržaški cesti. Na več delih obravnavane trase, predvsem v strnjenih naseljih, je omejitev širjenja obstoječih infrastrukturnih površin zaradi obstoječih objektov ali strug vodotoka Gradaščice in Horjulščice ter konfiguracije terena.

Kakor izhaja iz PZI, je predmet projekta Ureditev regionalne kolesarske povezave »Barjansko kolesarsko omrežje« na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec, odsek 1 Dobrova - Polhov Gradec, do naselja Gabrje in odsek 2 Dobrova - občinska meja MOL - Tržaška cesta, Ljubljana, ob regionalni cesti R3-641/1369 Ljubljanica - Lj (Dolgi most), od km 17,145 do km 23,456 z navezavo na kolesarske površine v območju križišča Ceste na ključ in Tržaške ceste (R2-409/0358 Lj (Vič) - Brezovica. Obravnavano kolesarsko omrežje je dolžine 6,3 km in leži znotraj Občine Dobrova - Polhov Gradec, na jugovzhodu pa sega tudi v Mestno občino Ljubljana. Poteka od naselja Gabrje na severozahodu, mimo Šujice, Dobrove, do Tržaške ceste na jugovzhodu. Projekt predvideva različne tipe kolesarskih površin, odvisno od prostorskih omejitev oziroma obstoječega stanja v prostoru ter kriterijev za umestitev kolesarskih površin na osnovi pravilnikov o kolesarski infrastrukturi.²¹

²⁰ Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev – IZP, BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana, Ljubljana 2019, str. 3.

²¹ -Projekt za izvedbo, PZI, št. 329/2019 BOSON d.o.o.,Vodilni načrt, str. 1.

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

Investicija je usklajena s ključnimi predpisi na ravni države in občine, saj je predvidena za opravljanje izvirnih nalog občine in za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev. Javni interes je razviden iz celotnega dokumenta IP in je podrobneje obrazložen v nadaljevanju.

Poleg v nadaljevanju opisanih temeljnih strategij so pravna podlaga za izvedbo predmetne investicije tudi naslednji predpisi:

- **Zakon o varstvu okolja,**²²
- **Zakon o urejanju prostora,**²³
- **Zakon o cestah,**²⁴
- **Gradbeni zakon,**²⁵
- **Uredba o zelenem javnem naročanju,**²⁶
- **Odlok o občinskih cestah**²⁷ ter

ostali zakoni, podzakonski akti in pravilniki, ki se nanašajo na izvedbo in upravljanje predmetne investicije.

4.2.1. ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI

Izhodišče predstavlja 21. člen **Zakona o lokalni samoupravi**, ki določa.²⁸

21. člen

²² Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE in 158/20.

²³ Uradni list RS, št. 61/17.

²⁴ Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18.

²⁵ Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr., 65/2020.

²⁶ Uradni list RS, št. 51/17 in 64/19.

²⁷ Uradni list RS, št. 52/2018.

²⁸ Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSL-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE).

Občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), ki jih določi s splošnim aktom občine ali so določene z zakonom.

Občina za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev opravlja zlasti naslednje naloge:

- *upravlja občinsko premoženje;*
- *omogoča pogoje za gospodarski razvoj občine in v skladu z zakonom opravlja naloge na področju gostinstva, turizma in kmetijstva;*
- *načrtuje prostorski razvoj, v skladu z zakonom opravlja naloge na področju posegov v prostor in graditve objektov ter zagotavlja javno službo gospodarjenja s stavbnimi zemljišči;*
- *[...];*
- ***gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine** v skladu z zakonom ureja promet v občini ter opravlja naloge občinskega redarstva;*
- *[...].*

4.2.2. ZAKON O FINANCIRANJU OBČIN

Javni interes izhaja tudi iz 21. člena **Zakona o financiranju občin**.²⁹

21. člen

V državnem proračunu se zagotavljajo dodatna sredstva za sofinanciranje investicij v lokalno javno infrastrukturo in investicij posebnega pomena za zadovoljevanje skupnih potreb in interesov prebivalcev občine, ki so uvrščene v načrte razvojnih programov občinskih proračunov.

[...].

²⁹ Zakon o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO, 71/17, 21/18 – popr. in 80/20 – ZIUOOPE).

4.2.3. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE³⁰

Osnutek Strategije razvoja Slovenije (v nadaljnjem besedilu SRS) je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik.

Področne, sektorske in regijske strategije razvoja, nacionalni programi in drugi razvojni dokumenti morajo biti v svojih vsebinskih opredelitvah skladni s splošnimi strateškimi usmeritvami, hkrati pa morajo biti usklajeni tudi z drugimi dokumenti, ki so namenjeni doseganju istih ali podobnih ciljev.

Osnutek SRS kot krovni strateški razvojni dokument upošteva usmeritve že sprejetih razvojnih dokumentov, jih povezuje v koherentno celoto in usklajuje z razvojnimi cilji države kot celote.

Osnutek SRS opredeljuje vizijo in cilje razvoja države ter predstavlja pot, po kateri bo Slovenija svoje nacionalne cilje dosegala trajnostno ter v okviru skupnih evropskih pravil, politik in strategij.

Prioritete so:

- konkurenčno gospodarstvo,
- znanje in zaposlovanje,
- zeleno življenjsko okolje ter
- vključujoča družba.

Za uresničitev ciljev Strategije do leta 2020 in za namen, da Slovenija gradi na svojih prednostih in ob tem izkoristi endogene potenciale in priložnosti, ki jih ponuja mednarodno okolje, je v SRS med pogoji, ki jih je v ta namen potrebno izpolniti posebej izpostavljena *kakovostna infrastruktura za trajnostno mobilnost in skladnejši regionalni razvoj*. Navaja, da lahko razvoj ustrezne prometne infrastrukture med drugim pripomore k/h:

- povečevanju splošne globalne konkurenčnosti države in regij znotraj nje;
- zagotavljanju lažjega/hitrejšega dostopa do trga dela in do ustreznih javnih storitev;
- razvoju določenih sektorjev gospodarstva (npr. logistika, turizem, itd.).

³⁰ Strategija razvoja Slovenije 2014-2020 (osnutek), avgust 2013. Spletni vir:

<http://www.mgrt.gov.si/fileadmin/mgrt.gov.si/pageuploads/EKP/Drugi_dokumenti/SRS_09_08_2013.pdf> (20. 12. 2020).

4.2.4. AGENDA ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ DO LETA 2030

S sprejemom dolgoročne strategije Republike Slovenije bo vnesena v nacionalni pravni red Agenda za trajnostni razvoj do leta 2030³¹, sprejeta v Organizaciji združenih narodov dne 27. 9. 2015, v kateri so zapisani novi svetovni cilji trajnostnega razvoja.

V Agendi je postavljenih 17 ciljev trajnostnega razvoja, med drugim tudi:

- **poskrbeti za zdravo življenje in spodbujati splošno dobro počutje v vseh življenjskih obdobjih;**
- spodbujati trajnostno, vključujočo in vzdržno gospodarsko rast, polno in produktivno zaposlenost ter dostojno delo za vse;
- **zgraditi vzdržljivo infrastrukturo, spodbujati vključujočo in trajnostno industrializacijo ter pospeševati inovacije;**
- zmanjšati neenakosti znotraj držav in med njimi;
- poskrbeti za odprta, varna, vzdržljiva in trajnostna mesta in naselja.

Predmetna investicija neposredno zasleduje predvsem zgoraj izpostavljene cilje Agende za trajnostni razvoj do leta 2030, saj bo pripomogla k zdravemu življenju in k splošnemu dobremu počutju vseh občanov.

4.2.5. OPERATIVNI PROGRAM ZA IZVAJANJE EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014–2020

Ukrepi v predmetnem IP naslavlja instrument politike **Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020** v okviru četrte prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja« in 4.4 prednostne naložbe »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi« določa (prvi) posebni cilj te prednostne naložbe, kamor spada tudi vzpostavitev regionalnih kolesarskih povezav.³²

³¹ Agenda za trajnostni razvoj do leta 2030, sprejeta v Organizaciji združenih narodov, z dne 27. 9. 2015.

³² V času priprave predmetnega IP je veljavna različica 4.1 Operativnega programa 2014–2020 z dne 21. 6. 2018, dostopna na: https://www.eu-skladi.si/sl/dokumenti/kljucni-dokumenti/programme_2014si16maop001_4_1_sl.pdf, 19. 12. 2020. V različici 4.1 Operativnega programa 2014–2020 se predmetni ukrep uvršča v prednostno os 04 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, prednostna naložba 4e »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana

Načrtovana investicija predstavlja vpeljavo ukrepov, ki so neposredno povezani s podbujanjem nizkoogljičnih strategij, s čimer je utemeljena povezanost načrtovanega projekta z Operativnim programom.

4.2.6. OPERATIVNI PROGRAM UKREPOV ZMANJŠANJA EMISIJ TOPLOGREDNIH PLINOV DO LETA 2020³³ IN S TEM POVEZANO TRETJE IN ČETRTO³⁴ LETNO POROČILO O IZVAJANJU OPERATIVNEGA PROGRAMA UKREPOV ZMANJŠANJA EMISIJ TOPLOGREDNIH PLINOV DO LETA 2020³⁵

Vlada RS je v decembru 2014 sprejela Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP). Gre za izvedbeni načrt ukrepov za doseganje pravno obvezujočega cilja Slovenije za zmanjšanje emisij TGP do leta 2020 iz podnebno energetskega paketa po Odločbi 2009/406/ES. Osredotoča se na področja oz. sektorje, ki predstavljajo največje deleže v emisijah TGP v sektorjih izven EU ETS, za katere veljajo nacionalne zaveze: stavbe, promet, kmetijstvo, odpadki in drugi. Pri tem določa temeljne cilje, načela, prioritete in usmeritve za ukrepanje v Sloveniji na področju blaženja podnebnih sprememb do leta 2020 s pogledom do leta 2030.³⁶

Cilj Slovenije do leta 2020 je, da se emisije TGP ne bodo povečale za več kot 4 % glede na leto 2005 oziroma da bodo leta 2020 manjše od vrednosti 12.117 kt ekvivalenta CO₂. OP TGP določa tudi indikativna sektorska cilja za promet, kjer je namen zaustaviti hitro rast emisij, da se te ne bodo povečale za več kot 27 % do leta 2020 oz. ne za več kot 18 % do leta 2030 glede na leto 2005 (kar pomeni zmanjšanje za 15 % do leta 2030 glede na leto 2008) s ciljem zmanjšanja emisij do leta 2050 za 90 %.

območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«. Glej Operativni program 2014-2020 različica 4.1., str. 128-133.

³³ Vlada RS: Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, št. 35405-1/2014/8, 17. 12. 2014, dostopno na: <https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf>, 21. 12. 2020.

³⁴ Ministrstvo za okolje in prostor: Četrto letno poročilo o izvajanju Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, julij 2020, dostopno na: <<https://www.gov.si teme/zmanjsanje-emisij-toplogrednih-plinov/>>, 21. 12. 2020.

³⁵ Ministrstvo za okolje in prostor: Tretje letno poročilo o izvajanju Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, december 2018, dostopno na: <<https://www.gov.si teme/zmanjsanje-emisij-toplogrednih-plinov/>>, 21. 12. 2020.

³⁶ Vir: <<https://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/operativni-program-ukrepov-zmanjsanja-emisij-tpg/>>, 20. 12. 2020.

Iz Tretjega letnega poročila o izvajanju OP TGP izhaja, da je bil promet edini sektor, v katerem so se emisije v obdobju 2005–2016 povečale, in sicer za 23 %. Izpolnjevanje indikativnega cilja za promet do 2020 je bilo tako leta 2018 v tem sektorju negotovo. Na njihovo spreminjanje najbolj vplivata dva dejavnika: aktivnost v sektorju promet (prometno delo) in izvoz goriva v rezervoarjih vozil (tranzitni promet).

Ključni sektor pri doseganju državnih ciljev do leta 2020 je prav promet. Ukrepi na tem področju so usmerjeni v obvladovanje emisij TGP, zato sta ključna krepitev aktivnosti in dosledno izvajanje ukrepov, zlasti pa:

- povečanje energetske učinkovitosti cestnih motornih vozil in
- spodbujanje trajnostnega tovornega prometa;
- promocija in konkurenčnost javnega potniškega prometa;
- **spodbujanje nemotoriziranih oblik prometa.**

Cilj na področju prometa do leta 2020 je zmanjšanje emisij TGP za 9 % glede na leto 2008 z uveljavljanjem trajnostnega prometa.

Izvedba ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov na področju prometa je ključna za doseganje državnega cilja zmanjšanja emisij TGP do leta 2020, vendar pa je potrebno poudariti, da se danes v Sloveniji izvaja zelo malo ukrepov za zmanjšanje emisij TGP v prometu. V operativnem programu razvoja okoljske in prometne infrastrukture 2007–2013, akcijskega načrta za obnovljive vire energije za obdobje 2010–2020 in akcijskega načrta za energetske učinkovitost za obdobje 2011–2016 so načrtovani ukrepi, financirani iz sredstev kohezijskega sklada za obdobje 2007–2014. To so:

- promocija in konkurenčnost javnega potniškega prometa (ukrep P.1),
- spodbujanje trajnostnega tovornega prometa (ukrep P.2),
- povečanje energetske učinkovitosti cestnih motornih vozil (ukrep P.3),
- **gradnja kolesarskih stez in podpornih objektov ter promocija kolesarjenja (ukrep P.4).**³⁷

³⁷ Vlada RS: Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, št. 35405-1/2014/8, 17. 12. 2014, dostopno na: <https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf>, 21. 12. 2020, str. 46.

4.2.7. STRATEGIJA NA PODROČJU RAZVOJA TRGA ZA VZPOSTAVITEV USTREZNE INFRASTRUKTURE V ZVEZI Z ALTERNATIVNIMI GORIVI V PROMETNEM SEKTORJU V REPUBLIKI SLOVENIJI

Vlada RS je v oktobru 2017 sprejela Strategijo na področju razvoja trga za vzpostavitev ustreznih infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji (Strategija za alternativna goriva v prometnem sektorju), ki v slovenski pravni red prenaša Direktivo 2014/94/EU.³⁸ Strategija za alternativna goriva v prometnem sektorju pomembno dopolnjuje usmeritve SRP ter pomaga udejanjiti vizijo trajnostne prometne politike, saj ustvarja ugodne pogoje in močne spodbude za mobilnost z nizkimi emisijami.

V viziji omenjene strategije je določeno, da bodo k zmanjšanju okoljskega bremena prometa sicer največ pripomogli ukrepi na področju kopenskega prometa, ki se promovirajo v sklopu spodbujanja trajnostne prometne politike. Ključnega pomena pri tem sta zlasti **spodbujanje hoje in kolesarskega prometa** v naseljih ter promocija in povečanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa. Vendarle pa to ni dovolj. Ne glede na zavezanost k izvajanju teh ukrepov, je namreč potrebno upoštevati, da razpršena poseljenost Slovenije pomeni, da bo javni prevoz v številnih predelih Slovenije le težka nadomestil uporabo osebnih vozil.³⁹

Osebna izkušnja in dobro poznavanje tehnoloških in uporabniških informacij so pomemben dejavnik za odločanje o načinu mobilnosti. Spodbujanje trajnostne mobilnosti je najboljši odgovor za izzive, ki jih ima zagotavljanje mobilnosti prebivalstva zaradi podnebnih sprememb in velikih obremenitev okolja. **Na krajših razdaljah so najboljša zamenjava osebnih prevozov z avtomobilom peš ali kolesarski promet** ter dobro organiziran in učinkovit javni prevoz potnikov.⁴⁰

4.2.8. AKCIJSKI PROGRAM ZA ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU⁴¹

³⁸ Vir: <<https://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/strategija-za-alternativna-goriva/>>, 20. 12. 2020.

³⁹ Prav tam, str. 8.

⁴⁰ Prav tam, str. 33.

⁴¹ Vlada RS: Akcijski program za alternativna goriva v prometu, št. 37000-1/2018/10, 6. 6. 2019, dostopno na: <<https://www.gov.si teme/infrastruktura-za-alternativna-goriva/>>, 21. 12. 2020.

Vlada RS je v juniju 2019 za izvajanje nacionalne Strategije za alternativna goriva v prometnem sektorju sprejela triletni Akcijski program za alternativna goriva v prometu (Akcijski program). Akcijski program poleg navedene strategije med drugim upošteva tudi ukrepe SRP ter ukrepe iz Nacionalnega programa.

V Akcijskem programu je izpostavljeno, kar navaja tudi Strategija za alternativna goriva v prometnem sektorju, da promet prispeva skoraj tretjino emisij toplogrednih plinov v Sloveniji in je pomemben vzrok za onesnaženost zraka v mestih. Poleg tega poudarja, da je zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal zraka mogoče doseči zgolj prek preusmerjanja v koncepte trajnostne mobilnosti.

Pri določanju ciljev na področju razvoja alternativnih goriv v prometu v Sloveniji so bili med drugim upoštevani cilji iz OP TGP, ki kot indikativni cilj za sektor promet določa, da se emisije ne bodo povečale za več kot 27 % do leta 2020 oz. ne za več kot 18 % do leta 2030 glede na leto 2005. Poleg tega Akcijski program določa tudi cilje glede strukture vozil in polnilne infrastrukture.

Akcijski načrt ima postavljen cilj, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom (trenutno je takih 80 odstotkov potovanj) in poveča število potovanj peš, s kolesom in javnim potniškim prometom. Zaradi razpršene poseljenosti Slovenije, obenem pa koncentracije gospodarskih in administrativnih aktivnosti v nekaj večjih urbanih središčih bo v številnih predelih Slovenije uporaba osebnih vozil ostala pomemben način prevoza, vendar se mora spremeniti struktura voznega parka.⁴²

⁴² Prav tam, str. 4.

4.2.9. REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM LJUBLJANSKE URBANE REGIJE 2014 – 2020 (RRP)⁴³

V Ljubljansko urbano regijo, ki je osrednjeslovenska statistična regija, spada 26 občin s skupno 537.893 prebivalci in s površino 2.334 km².

Ljubljanska urbana regija ima izjemno strateško lego tako v državnem kot tudi v evropskem merilu in je regija z največ znanja in kreativnega potenciala. V regiji je ustvarjena več kot ena tretjina slovenskega bruto družbenega proizvoda in je s tem najrazvitejša regija v celotni državi.

Oblikovani so naslednji razvojni cilji:

- učinkovito notranje povezana regija,
- regija, ki preudarno uporablja svoj prostor, naravne vire in energijo,
- regija, ki spodbuja razvoj znanja, kreativnosti in inovativnosti,
- prepoznavna in konkurenčna metropolitanska regija,
- regija, ki omogoča kakovostna delovna mesta,
- regija, ki zagotavlja visoko kakovost bivanja.

Za regijo so oblikovane tri razvojne prioritete, in sicer:

- Prioriteta 1: Rast konkurenčnosti regijskega gospodarstva, ki se bo zasledovala z dvema temeljnima programoma:
 - s programom spodbujanja inovativnosti in kreativnosti podjetij, ter
 - z razvojem gospodarskih dejavnosti, pojmovanih kot zelene ekonomije;
- Prioriteta 2: Ohranjeno okolje in trajnostna raba virov;
- Prioriteta 3: Ljudem prijazna regija.

Nameravana investicija zasleduje cilje, kot so določeni v naštetih programih in ukrepih, zato je potrebno zaključiti, da je navedena investicija v skladu z Regionalnim razvojnim programom Ljubljanske urbane regije 2014 – 2020.

⁴³ Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2014 – 2020, Ljubljana, sprejet junija 2015, dostopen na: <<http://www.rrealur.si/sites/default/files/rralur/RRP%20LUR%202014-2020%20F%20I%20N%20A%20L.pdf>> (20. 12. 2020).

Na Regionalni razvojni agencij Ljubljanske urbane regije - RRA LUR trenutno potekajo priprave programskega dela **Regionalnega razvojnega programa Ljubljanske urbane regije (RRP LUR) 2021–2027**.⁴⁴

V letu 2021 bodo k dialogu in usklajevanju vsebin dokumenta povabljeni vsi relevantni deležniki v regiji – občine, gospodarstvo in nevladni sektor, dokument pa bo usklajen tudi z nacionalnimi prioritetami. Nosilec priprave programskih dokumentov Slovenije 2021–2027 je Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko (SVRK). Predviden zaključek aktivnosti bo v mesecu maju 2021.⁴⁵

Omenjeni predlog programa glede trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja v regiji ugotavlja, da ima kolesarjenje z izjemo kolesarjenja v urbanem območju Ljubljane in nekaterih manjših urbaniziranih središč, v vlogi dnevne mobilnosti v LUR še velik potencial. Pretežni del prebivalstva živi na ravninskem delu regije, razdalje med naselji pa so razmeroma kratke (do 10 km) in premagljive s kolesi. Če upoštevamo zastoje v prometnih konicah, bi bil ob ustrezni infrastrukturi potovalni čas z električnimi kolesi ali v kombinaciji »kolo+JPP« lahko celo krajši ali vsaj primerljiv času potovanja z avtomobilom. Z izgradnjo kolesarske infrastrukture za dnevno mobilnost znotraj regije se v naslednji programski perspektivi pričakuje izboljšanje pogojev za dnevno kolesarjenje na regionalni ravni.⁴⁶

Med razvojnimi prioritetami regije pa v zvezi s prioriteto 3: Zelena regija trajnostnih rešitev področju mobilnosti predvideva, da je treba zaustaviti trend rasti prevozov v cestnem prometu, kjer sta cestni tovorni promet in uporaba osebnih vozil za potrebe dnevne mobilnosti največja grožnja trajnostnemu upravljanju regije. Po desetletjih vlaganj v avtocestno omrežje je treba zaustaviti trende in se osredotočiti na razvoj kolektivnega prevoza potnikov, posodobitve železniške infrastrukture, **razvoja pešačenja, kolesarjenja, multimodalnosti in predvsem povezanosti vseh sistemov. Ustrezno povezanost je treba zagotoviti tudi s strateškim načrtovanjem razvoja prostora, kjer je treba z ustrezno razmestitvijo dejavnosti v prostoru in usmerjanjem poselitve v koridorje javnega prometa zmanjšati potrebe po mobilnosti in predvsem po uporabi osebnih vozil.**⁴⁷

⁴⁴ Spletni vir: < <https://rralur.si/novice/aktivnosti-priprave-rrp-lur-2021-2027/>>, 20. 12. 2020.

⁴⁵ Prav tam.

⁴⁶ Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2021–2027, Strateški del osnutek, november 2019, dostopen na: < https://rralur.si/wp-content/uploads/2020/12/STRATE%C5%A0KI-DEL-RRP-LUR-2021_2027-osnutek_16_12__2019.pdf>, str. 32, 20. 12. 2020.

⁴⁷ Prav tam, str. 69.

4.2.10. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA LJUBLJANSKE URBANE REGIJE - ZA LJUDI IN PROSTOR V INOVATIVNI IN NAPREDNI REGIJI

Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije - Za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji (v nadaljevanju: CPS LUR) je bila 24. oktobra 2018 soglasno potrjena na 10. redni seji Sveta Ljubljanske urbane regije.⁴⁸

V 5. poglavju so predstavljeni stebri trajnostne mobilnosti, pri čemer prvi steber predstavlja hoja in kolesarjenje.

Iz CPS LUR izhaja, da ima kolesarjenje med občinskimi središči v LUR velik potencial, saj pretežni del prebivalstva živi v ravninskem delu regije, razdalje med naselji pa so razmeroma majhne. Kolo je privlačna izbira zlasti v jutranji in popoldanski konici, saj se zaradi zastojev na cestah potovalna hitrost kolesa in avtomobila precej približata ena drugi. Z električnimi kolesi ali v kombinaciji kolesa in železniškega potniškega prometa je čas za potovanja od doma do delovnega mesta v konici lahko celo krajši ali vsaj podoben kot čas potovanja z avtomobilom, saj so za regijo značilni vsakodnevni prometni zastoji. Vendar pa je razvoj vsakodnevnega kolesarjenja odvisen od razvoja kolesarske infrastrukture. V urbanih središčih se je infrastruktura v zadnjem desetletju razvijala s hitrim tempom, medtem ko je med naselji in občinami še vedno velik potencial za izboljšave. **Izgradnja ustreznih kolesarskih povezav je zato pogoj za večjo uporabo koles v regionalnem merilu.**⁴⁹

4.2.11. STRATEGIJA LOKALNE AKCIJSKE SKUPINE BARJE Z ZALEDJEM⁵⁰

Projekt je skladen s cilji strategije LAS, ki jih Občina Dobrova – Polhov Gradec pripada in so sledeči:

- izboljšati kakovost življenja prebivalstva;
- zagotoviti čim bolj enakomeren razvoj celotnega območja;
- ohraniti oziroma izboljšati kvaliteto naravnega okolja;
- ustvarjanje enakih možnosti za različne družbene skupine;
- kvalitetno izboljšati in okrepiti socialni kapital območja.

⁴⁸ Na strani: <https://rralur.si/wp-content/uploads/2020/03/CPS-LUR_november2018_0_0-1.pdf> 20. 12. 2021.

⁴⁹ CPS LUR, str. 34.

⁵⁰ M. Kovačič, L. Gosar, H. Čuk: Lokalna razvojna strategija za območje Lokalne akcijske skupine »Barje z zaledjem«, avgust 2009.

4.2.12. RAZVOJNI PROGRAM OBČINE DOBROVA – POLHOV GRADEC 2012 - 2022⁵¹

Razvojni program Občine Dobrova – Polhov Gradec obravnava vsa ključna področja delovanja na lokalni ravni in poskuša preko strateških usmeritev uresničevati pričakovanja občank in občanov.

Razvojne usmeritve so usmerjene na naslednje tri prioritete:⁵²

a) Prva prioriteta: infrastruktura in prostor

Osrednji cilj občine je izdelati prostorsko dokumentacijo, ki bo omogočala racionalno rabo prostora in zadovoljevala potrebe razvoja občine. V okviru tega prostorskega dokumenta bo potrebno pripraviti tudi urbanistično zasnovo Dobrove, ki postaja vse bolj pomembno središče občine, zato je urbanistična ureditev Dobrove kot prioriteta postavljena v sam vrh.

b) Druga prioriteta: razvoj človeških virov

Ta razvojna prioriteta bo izboljšala kvaliteto življenja na območju občine. Nanaša se na izgradnjo manjkajočih oddelkov vrtcev, na izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalcev ter krepitev in varovanje zdravja, razvoj in spodbujanje kulturnih in športnih programov in izgradnjo zunanje športne infrastrukture.

c) Tretja prioriteta: razvoj podeželja

Ta prioriteta temelji na programih, ki bodo zagotovili boljše življenjske pogoje za prebivalce občine, postavljeni bodo temelji za razvoj turizma kot pomembne gospodarske panoge. Vzpostavljeno bo sodelovanje s sosednjimi občinami (Leader program, RRA-LUR, Regijska destinacijska organizacija na področju turizma). Ta prioriteta vključuje spodbujanje razvoja kmetijstva, turizma, podjetništva ter inovativnosti. Eden izmed načinov spodbujanja, bodo tudi finančna sredstva, namenjena iz proračuna občine, zato je zaželeno, da postane tudi občinska uprava prijazna za občane, njena vrata pa dostopna vsakomur.

Investicija se ujema s prvo razvojno prioriteto občine, infrastruktura in prostor, gre za izvedbo ukrepa 1.2.1.: Izboljšanje prometne infrastrukture - ureditev cestne in obcestne infrastrukture.

⁵¹ Razvojni program Občine Dobrova – Polhov Gradec 2012 – 2022, april 2012.

⁵² Razvojni program Občine Dobrova – Polhov Gradec 2012 – 2022, april 2012, 4. poglavje: Razvojne usmeritve.

Celotna investicija v vseh fazah predvideva tudi ureditev varne peš in kolesarske poti ter kolesarnice, kjer bodo obiskovalci OŠ Polhov Gradec in vrtca pri OŠ lahko varno puščali svoja kolesa s čimer bo investicija pripomogla k zmanjšanju obsega cestnega prometa in izpusta toplogrednih plinov ter onesnaževalcev zunanega zraka, zmanjšanju prometnih nesreč, zagotovitvi varne poti v službo in šolo, ohranitvi zdravja ter zmanjšanju stroškov potovanj.

Predmetna investicija je tako skladna tudi s predpisi na ravni EU, in sicer dokumentom **Evropa 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast**, ki opozarja, da bi učinkovitejša raba virov in energije povečala konkurenčnost in varnost oskrbe z energijo.⁵³ Z rastjo potniškega in tovornega prometa se povečuje onesnaževanje in preobremenjenost okolja. Evropska komisija stremi k mobilnosti, ki bo trajnostna, energijsko-učinkovita in okolju prijazna. Cilj Evropske komisije je zmanjšati obseg neželenih učinkov, ki so povezani z mobilnostjo, kar pomeni predvsem spodbujanje združevanja različnih načinov transporta, tehničnih inovacij in premik k manj obremenjujočim in energijsko učinkovitim načinom transporta.⁵⁴

Investicija skladna s smernicami Evropske komisije (**Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020**), s katerimi naj bi se do leta 2020 število smrtnih žrtev v cestnem prometu v Evropi zmanjšalo za 50 %.⁵⁵ Investicija bo spodbujala k uporabi alternativnih prevoznih sredstev (kolesa). Posledično se bo zmanjšala uporaba in prisotnost osebnih vozil na javnih cestah, kar bo prispevalo k zmanjšanju števila prometnih nesreč.

4.2.13. LOKALNI ENERGETSKI KONCEPT OBČINE DOBROVA – POLHOV GRADEC⁵⁶

Energetski koncept je celovit dokument, ki analizira energetske rabo in oskrbo na področju občine in predlaga rešitve za izboljšanje trenutnega stanja in trajnostnega energetskega razvoja občine. Pri določevanju energetskega koncepta v prihodnosti upošteva energetske koncepte kratkoročne in dolgoročne razvojne načrte občine, ne samo na področju rabe in oskrbe z energijo, ampak tudi na vseh ostalih razvojnih področjih občine. Namen energetskega koncepta je tudi povečanje osveščenosti in

⁵³ Evropa 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast, Bruselj, 3. 3. 2010.

⁵⁴ Spletna stran: < https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en > (20. 12. 2020).

⁵⁵ Usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020. Dostop na: <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_sl.pdf> (20. 12. 2020).

⁵⁶ Lokalni energetskega koncept občine Dobrova – Polhov Gradec, ADESCO d.o.o., Velenje, marec 2012, dostopno na: <[http://www.dobrova-polhovgradec.si/doc/priponke/ad%201.2\)%20lek_dobrova-polhov%20gradec.pdf](http://www.dobrova-polhovgradec.si/doc/priponke/ad%201.2)%20lek_dobrova-polhov%20gradec.pdf)> (21. 12. 2020)..

informiranosti prebivalcev, predvsem na področju učinkovite rabe energije (URE) in izkoriščanja obnovljivih virov energije (OVE).⁵⁷

Energetski koncept občine je pomemben dokument za načrtovanje trajnostnega energetskega razvoja občine, saj zajema vse ukrepe in predloge, s katerimi lahko občina uresničuje učinkovite, ekonomsko upravičene in okolju prijazne energetske storitve v posameznih gospodinjstvih, javnih stavbah in podjetjih. Cilji izdelave in izvedbe energetskega koncepta so:

- **zmanjšanje rabe energije na vseh področjih** (gospodinjstva, podjetja, javni sektor in **promet**);
- povečanje izkoriščanja lokalnih obnovljivih virov energije (predvsem lesne biomase, kot tudi sončne energije, bioplina, itd);
- zmanjšanje nevarnih emisij toplogrednih plinov (predvsem CO₂);
- spodbujanje uporabe lesne biomase za daljinsko ogrevanje in sproizvodnjo toplotne in električne energije (SPE);
- prehod s fosilnih goriv (premog, kurilno olje, itd) na obnovljive vire energije;
- izvajanje energetskih pregledov za javne stavbe;
- vzpostavljanje energetskega knjigovodstva in menedžmenta za javne stavbe;
- vzpostavitev energetskega svetovanja, osveščanja, informiranja in izobraževanja.⁵⁸

Med naborom in analizo možnih ukrepov Lokalni energetski načrt na področju prometa predvidena aktivnost: Izdelava študije izgradnje kolesarskih stez.

Kolesarjenje je zanimiva alternativa iz več razlogov: ne povzroča izpustov CO₂, v mestnih središčih je izjemno časovno učinkovita rešitev, saj se lahko kolesarji izognejo prometnim zamaškom in jim ni potrebno iskati parkirnega prostora, hkrati prihranijo denar za gorivo in parkirni prostor ter se lahko pripeljejo neposredno do točke, kamor so se odpravili, ob tem pa z rednim gibanjem sproti skrbijo tudi za svoje zdravje.⁵⁹ Pričakovani rezultat po navedenem energetskega načrtu je izdelava študije v kateri se predvidijo trase na katerih je smiselno zgraditi oziroma urediti kolesarske poti.⁶⁰

Predmetni projekt nedvomno dosega v Lokalnem energetskega načrtu zastavljene cilje ter tudi rezultat.

⁵⁷ Prav tam, str. 1.

⁵⁸ Prav tam, str. 2.

⁵⁹ Prav tam, str. 105.

⁶⁰ Prav tam, str. 105.

4.2.14. STRATEGIJA IN RAZVOJNE MOŽNOSTI ŠPORTA V OBČINI DOBROVA-POLHOV GRADEC⁶¹

Občina Dobrova-Polhov Gradec je primestna občina mesta Ljubljana, iz česar izhaja vrsto specifičnosti, saj se skoraj v vseh družbenih dejavnostih prepleta in dopolnjuje z utripom mesta, tako tudi na področju športa.⁶² Občina Dobrova Polhov Gradec v skladu s 7. točko omenjene strategije uresničuje javni interes na področju športa tako, da:

- zagotavlja sredstva za svoje programe športa,
- spodbuja in zagotavlja pogoje za razvoj in izvajanje športne dejavnosti,
- načrtuje, gradi in vzdržuje za občino pomembne javne športne objekte.

Občina je sprejela zavezo, da si bo na področju športnih objektov prizadevala za:

- zgraditev športne dvorane pri osnovni šoli Dobrova s koristno igralno površino najmanj 750 m² (s čemer bi se stanje izboljšalo na 0,18 m² zaprtih športnih površin na prebivalca),
- **ureditev kolesarske steze od Ljubljane do Horjula in Polhov Gradca,**
- ureditev gozdnih poti za hojo in tek na Vrhe in Gradišč,
- obnovo in oživitev nogometnega igrišča v Dvoru,
- obnovo opuščenih športnih igrišč v občini,
- ureditev preprostih igrišč za košarko na vseh razpoložljivih površinah (pri gasilskih domovih, v Središčni vasi in podobno),
- preplastitev vseh košarkarskih (asfaltnih) igrišč v občini z gumijasto varovalno snovjo (zaradi poškodb hrbtenice in sklepov),
- označitev in medsebojna povezava vseh označenih planinskih poti v občini ter njihova povezava s podobnimi potmi sosednjih občin,
- ureditev smučišč na Dobrovi in v Polhovem Gradcu za alpsko smučanje, smučarske teke in skoke in
- ureditev naravnih kopališč na Gradaščici.⁶³

⁶¹ Strategija in razvojne možnosti športa v občini Dobrova-Polhov Gradec, Občina Dobrova-Polhov Gradec, 28. 5. 2003, dostopno na: <http://www.dobrova-polhovgradec.si/vsebina.asp?id=78&predpis_id=50> (21. 12. 2020).

⁶² Prav tam, str. 1.

⁶³ Prav tam, točka 8.

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

Analiza tržnih možnosti kot proces zbiranja, zapisovanja, razvrščanja in analiziranja podatkov o kupcih, konkurentih in drugih dejavnikih, ki oblikujejo odnose med ponudniki proizvodov in storitev in njihovimi kupci v konkretnem primeru ni mogoča in smiselna. Predmetna investicija ne bo predmet trženja, saj je njen edini namen zadovoljevanje potreb občanov občine Dobrova-Polhov Gradec in ostalih 6 občin, ki sodelujejo v predmetnem projektu, in kot taka ni primerna za trženje.

Kar se tiče povpraševanja je, iz Tehničnega poročila za IDZ, v delu, kjer obravnava obstoječe stanje, razvidno, da na obravnavanih odsekih ni izvedenih kolesarskih površin. Kolesarski promet se trenutno odvija predvsem po obstoječih voziščih regionalnih ali lokalnih cest. Cilj je, da se vzpostavi povezano kolesarsko omrežje z navezavo na kolesarsko stezo na Tržaški cesti. Na več delih obravnavanih tras, predvsem v strnjenih naseljih, je omejitev širjenja obstoječih infrastrukturnih površin zaradi obstoječih objektov ali strug vodotoka Gradaščice in Horjulščice ter konfiguracije terena. Po podatkih Prometnih obremenitev, DRSI 2017, ima cesta DOBROVA – LJ (DOLGI MOST) (števeno mesto Dobrova) PLDP 7.809.⁶⁴

Kot izhaja iz tabele spodaj pa ima po podatkih Prometnih obremenitev, DRSI 2019, cesta DOBROVA – LJ (DOLGI MOST) (števeno mesto Dobrova) PLDP 8.091, kar kaže na to, da obremenitev narašča.

Tabela 18: Uradni podatki DRSI o prometni obremenitvi, 2019

Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Slac. začetka	Slac. konca	Števno mesto	Ime števnega mesta	Tip štetja	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s vlak.	Vlačilci	Dnevni NOO	Tip
R3	641	1369	POL.GRADEC - DOBROVA	9.100	19.500	389	Log pri Polhovem Gradcu	QLD5	2.730	38	2.400	27	155	55	45	5	5	52	PLDP
R3	641	1369	DOBROVA - LJ(DOLGI MOST)	19.500	23.456	598	Dobrova	QLTC10	8.091	107	7.181	54	614	58	47	13	17	78	PLDP

Projekt Barjansko kolesarsko omrežje povezave bo financiran iz sredstev Občine Dobrova – Polhov Gradec in Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo ter sredstev mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR). Projekt ne bo ustvarjal finančnih prihodkov, kar je podrobneje predstavljeno v 13. poglavju: Finančna analiza.

⁶⁴ IDZ, točka 3.1.1..

6 TEHNIČNO - TEHNOLOŠKI DEL

Kakor izhaja iz DIIP/IP, se bodo izvajala kot investicijska vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist v skladu s 18. členom Zakona o cestah (ZCes-1).⁶⁵ V skladu s prvo alinejo prvega odstavka 5. člena Gradbenega zakona gradbeno dovoljenje tako ni potrebno.

Aktivnosti, ki jih vsebuje predlagani projekt niso navedene v nobeni od prilog k direktivi o PVO niti v prilogi 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje.⁶⁶ Tako da za izvedbo predmetnega projekta ni potrebna presoja vplivov na okolje niti ni potrebno izvesti predhodnega postopka za PVO.

Potek barjanske kolesarske povezave je v dokumentu Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev⁶⁷ (IZP) obravnavan v dveh odsekih, od katerih vsak predvideva več variant. V PZI je za izvedbo predlagana ena varianta, ki jo predstavljamo v nadaljevanju.

Ureditev regionalne kolesarske povezave »Barjansko kolesarsko omrežje« na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec zajema odsek 1 Dobrova - Polhov Gradec, do naselja Gabrje in odsek 2 Dobrova - občinska meja MOL - Tržaška cesta, Ljubljana, ob regionalni cesti R3-641/1369 Ljubljana - Lj (Dolgi most), od km 17,145 do km 23,456 z navezavo na kolesarske površine v območju križišča Ceste na ključ in Tržaške ceste (R2- 409/0358 Lj (Vič) - Brezovica. Obravnavano kolesarsko omrežje je dolžine 6,3 km in leži znotraj Občine Dobrova - Polhov Gradec, na jugovzhodu pa sega tudi v Mestno občino Ljubljana. Poteka od naselja Gabrje na severozahodu, mimo Šujice, Dobrove, do Tržaške ceste na jugovzhodu. Grafični prikaz odsekov je predstavljen v točki 9.2 predmetnega IP – Mikrolokacija.

Kakor izhaja iz načrta za ceste PZI se **trasa Gabrje – Šujica, os A**⁶⁸ začne v križišču regionalne ceste R3-641/1369 Ljubljana-Lj (Dolgi most) z javno potjo Cesta nasproti Kramarja v km 17,145. Kolesar, ki se pripelje iz smeri Polhovega Gradca ima od priključka lokalne ceste Stranska vas – Gabrje možnost, da zapelje na kolesarsko stezo ob vozišču, ki je višinsko ločena od vozišča. V obratni smeri pa poteka

⁶⁵ Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18.

⁶⁶ Uradni list RS, št. 51/14, 57/15 in 26/17.

⁶⁷ Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev – IZP, BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana, Ljubljana 2019.

⁶⁸ PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.1. PZI.

kolesarska steza na pločniku skupaj s hodnikom za pešce. Od priključka lokalne ceste Stranska vas – Gabrje v smeri proti Polhovemu Gradcu ima kolesar možnost, da nadaljuje vožnjo po regionalni cesti ali javni poti Cesta nasproti Kramarja, ki poteka vzporedno z regionalno cesto. Prehajanje kolesarjev čez regionalno cesto v območju križišča pri Kramarju bo obdelano v sklopu izdelave projektne dokumentacije za rekonstrukcijo regionalne ceste R3- 641/1369 Ljubljana - Ljubljana od km 16.700 do km 16.840, ki ureja križišče pri Kramarju. Med križiščem pri Kramarju in križiščem za Gaberje se omeji hitrost iz 90 km/h na 60 km/h in na vozišču se označi prisotnost kolesarjev s talnimi simboli (5607) s tremi zaporednimi ponovitvami za križiščem na 10 m in s ponovitvami na 50 do 100m v smeri Polhovega Gradca in to v obeh smereh. V profilu A6 je predviden prehod za kolesarje, ki prihajajo po javni poti Cesta nasproti Kramarja ter lokalni cesti Stranska vas – Gabrje in nadaljujejo vožnjo v smeri Dobrove. Prehod je opremljen s sistemom označitve in osvetlitve prehodov (SOOP), ki zagotavlja večjo prometno varnost. Sistem je namenjen označitvi in osvetlitvi prehoda za kolesarje, osvetlitvi kolesarjev ter opozarjanju vozil na približevanje prehodu. Prehod za kolesarje se dodatno označi z optičnimi zavorami. Hitrosti se omeji na 60 km/h. V sklopu načrta se uredi tudi priključek lokalne ceste LC 067061 Stranska vas – Gabrje.

Od profila A4+10 m do profila A13, v dolžini 170 m ter od profila A37+10 m do profila A51+15 m, v dolžini 375 m, se izvede nadgradnja in preplastitev regionalne ceste (ureditev prečnega naklona ceste). Prečni naklon obstoječe ceste je na daljših delih manj kot 1% (ob vzdolžnem naklonu od 0,3% do 1%), kar je premalo za učinkovito odvodnjavanje vozišča. Od profila A13 do profila A33 pa je s projektom predvidena prestavitev osi regionalne ceste v dolžini 400 m zaradi zagotovitve potrebnega prostora za umestitev kolesarske steze s hodnikom za pešce na levi strani ceste. Skupaj s prestavitvijo osi ceste je za umirjanje prometa predviden sredinski otok od A15+10 m do A17, dolžine 27 m in širine 4 m. Priključek do naselja Gabrje in na desni strani do športnega parka se uredi s prehodi za pešce in kolesarje, tako, da se omogoči dostop do športnega parka. Obojestransko se uredita tudi avtobusni postaji vključno s čakališčem in nadstrešnico. Nadstrešnica se izvede po načrtu Urbana oprema Dobrova. Na obravnavanem odseku je projektiran tudi nadomestni prepust Jarčji potok od 0+705 km do 0+720 km, v dolžini 15 m. Ob novozgrajenih stanovanjskih hišah "Blokci", za športno rekreacijskim centrom, se izvede podporni zid Blokci, od 0+730 km do 0+838 km, v dolžini 108 m. Zaradi prostorskih omejitev se na celotni dolžini zidu predvidi skupna površina za pešce in kolesarje širine 2,75 m, skupaj z varnostnim odmikom. Vsa signalizacija se iz varnostne cone ob cesti namesti na lokaciji podpornega zidu, na konzoli. Razširitev cestnega telesa na desni strani, v območju profilov A40 - A42, posega v levo brežino struge Jarčjega potoka, kjer ta poteka neposredno ob cesti. Brežino potoka se na tem delu zaščiti s kamnito zložbo

Jarčji potok (lomljenec v betonu od 0+765.6 km do 0+835.6 km, v dolžini 70 m) in ob njej uredi strugo v trapeznem prerezu z naklonom brežin 1:1,5 (na levem bregu do stika z opornim zidom) in širino v dnu $B=1.8$ m, na desnem bregu do stika za obstoječim terenom. Tak prerez je hidravlično enakovreden obstoječemu prerezu Jarčjega potoka na tem delu. Skozi naselje Šujica, od profila A63+5 m do profila A78+10 m, poteka trasa kolesarske steze na levi strani regionalne ceste v obe smeri kot enostranska dvosmerna kolesarska steza ločena od vozišča z dvignjenim robnikom. Prehod za kolesarje se opremi s sistemom označitve in osvetlitve prehodov, ki zagotavlja večjo prometno varnost. Sistem je namenjen označitvi in osvetlitvi prehoda za kolesarje, osvetlitvi kolesarjev ter opozarjanju vozil na približevanje prehodu. Prehod za kolesarje se iz smeri Polhovega Gradca dodatno označi z optičnimi zavorami.

Cesta skozi Šujico je v zelo slabem stanju, zato je od profila A51+15 m do profila A79 predvidena, v sklopu izgradnje kolesarske steze, tudi rekonstrukcija regionalne ceste v dolžini 545 m. V sklopu rekonstrukcije se uredi tudi obstoječi pločnik na desni strani vozišča. Vsi lokalni uvozi preko pločnika se izvedejo s pogreznjenim robnikom s klančino v širini varnostnega odmika, po priloženem detajlu. Vsi uvozi preko pločnika in kolesarske steze imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prevoz tudi težjim vozilom. V naselju Šujica se na obeh straneh ceste uredi avtobusni postaji vključno s čakališčem in nadstrešnico. Nadstrešnica se izvede po načrtu Urbana oprema Dobrova. Avtobusni postaji ostaneta na istem mestu kot sta že sedaj. V območju postaje na desni strani je potrebno obrezati veje obstoječih dreves do višine 2,5 m nad terenom. V sklopu projekta se predvidi novelacija križišča iz projekta Ureditev ceste Šujica - Podutik (JP 567361 in LC 067061). Navezava na omenjen projekt se izvede v profilu N44. Kolesarska pasova in hodnik se dvigneta na nivo pločnika. Iz stranske prometne smeri se naredi dvig ceste v območju križišču – dvignjena ploščad.

Za umestitev enostranske dvosmerne kolesarske steze znotraj naselja Šujica je potrebno prestaviti obstoječe žične ograje ter odstraniti živo mejo. Kot nadomestilo žive meje se, v dogovoru z lastniki, izvede temelj s parapetnim zidom. Na območju med profili A73+6m do A74+8m se na parapetni zid postavi ograja iz lomljenega škarpnika za zaščito stanovanjskega objekta. Na tem delu se, zaradi prostorskih omejitev, predvidi površina za kolesarje brez sredinske črte, širine 2,00 m. Prehod na zoženi del se označi z vertikalno in horizontalno signalizacijo. Odsek se zaključi na koncu naselja Šujica in je dolžine 1560 m.

Trasa Šujica – Dobrova, os B⁶⁹ je izven naselja Šujica proti Dobrovi speljana ob vozišču z vmesnim zelenim pasom širine minimalno 1,5 m (merjeno med bankinama). Trasa se konča v križišču z lokalno cesto LC 213051 Podutik – Dobrova in je dolžine 667 m. Ob obstoječi premostitvi čez Gradaščico se projektira nova brv za kolesarje širine 3,5 m in dolžine 39,1 m. Preko predvidene kolesarske steze poteka več dostopov do parcel oz. kmetijskih površin. Vsi ti dostopi imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prehajanje kolesarske steze tudi težjim vozilom. Med profiloma B22 in B23 je predviden dvosmerni prehod za kolesarje, ki omogoča dostop šolarjem do kolesarnice, ki je predmet drugega projekta. Prehod je opremljen s sistemom označitve in osvetlitve prehodov, ki zagotavlja večjo prometno varnost. Sistem je namenjen označitvi in osvetlitvi prehoda za kolesarje, osvetlitvi kolesarjev ter opozarjanju vozil na približevanje prehodu. Prehod za kolesarje se izvede šele takrat, ko bo izvedena tudi kolesarnica.

Odsek Dobrova, os C⁷⁰ se začne v križišču z lokalno cesto LC 213051 Podutik – Dobrova, kjer je za kolesarja, ki se pelje v smeri Ljubljane, predviden prehod na drugo stran vozišča. Po celotnem odseku trase skozi naselje Dobrova poteka na obeh straneh ceste skupna površina za pešce in kolesarje, na desni strani širine 1,75 m in na levi strani širine 2,5 m. Mimo naselja Dobrova je v izdelavi projekt obvoznice v sklopu katere bo projektirana tudi kolesarska steza. Zaradi tega je na tem odseku začasno, do izgradnje obvoznice, predvidena skupna površina za pešce in kolesarje. Po izgradnji obvoznice se pričakuje skozi Dobrovo občutno zmanjšanje prometa in kolesarski promet bo takrat lahko preusmerjen na vozišče. Na obravnavanem odseku je na levi strani predvidena dograditev pločnika širine 2,5 m ob obstoječe vozišče, na desni strani pa širitev obstoječega pločnika, da se pridobi minimalno vsaj širino 1,75 m. Širina vozišča je predvidena 6 m. Vsi lokalni uvozi preko pločnika se izvedejo s pogreznjenim robnikom s klančino v širini varnostnega odmika, po priloženem detajlu. Vsi uvozi preko pločnika imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prevoz tudi težjim vozilom. V sklopu projekta je na tem odseku predvidena tudi ureditev avtobusnih postaj na obeh straneh ceste vključno s čakališčem in nadstrešnico. Nadstrešnica se izvede po načrtu Urbana oprema Dobrova. Avtobusna postaja na levi strani ostane na mestu, kot je že sedaj, na desni strani pa se prestavi za križišče z lokalno cesto LZ 067201 Ul. Vladimirja Dolničarja, na območje vrtca. Na tem delu je potrebno prestaviti panelno ograjo ter dve leseni hiški na igrišču vrtca. Odsek se zaključi v krožišču in je dolžine 367 m.

⁶⁹ PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.2..

⁷⁰ PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.3..

Trasa **Dobrova – Razori, os D⁷¹** poteka od krožišča na Dobrovi proti naselju Razori. Na celotnem odseku ni potrebne širine za umestitev samostojne kolesarske steze (bencinska črpalka, prepust čez Horjulščico, stavbe tik ob cesti ter ukrepi za zagotavljanje poplavne varnosti – protipoplavni nasip ob Horjulki). Na tem odseku je predvidena obojestranska skupna površina za pešce in kolesarje minimalne širine 1,75 m. Pri bencinski črpalki bo po izgradnji kolesarske steze segala eksplozijska cona pri drugem rezervoarju, kjer se skladišči bencin, na kolesarsko stezo. Potrebno je izvesti požarni zid dolžine 5,5 m in višine 1,1 m iz negorljivega materiala A1 po EN, plinotesen, brez odprtin, protipožarna odpornost REI 120 (paneli z zatesnjenimi stiki). Za prečkanje Horjulščice je potrebno obstoječi prepust na levi strani podaljšati, da se pridobi prostor za pločnik, na desni strani pa je obstoječi pločnik zadostne širine. Izvedena bo samo razširitev razpanske konstrukcije brez posega v vodotok. Križišče z lokalno cesto LC 067011 Gorjanc - Razori predstavlja nevarno križišče, kjer je umeščeno tudi avtobusno postajališče na obeh straneh. V projektu je obdelana tudi rekonstrukcija križišča s prestavitvijo osi regionalne ceste. Os ceste se prestavi do največ 6 m v območju največjega odmika. Vsi lokalni uvozi preko pločnika se izvedejo s pogreznjenim robnikom s klančino v širini varnostnega odmika, po priloženem detajlu. Vsi uvozi preko pločnika imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prevoz tudi težjim vozilom. V sklopu projekta je na tem odseku predvidena tudi ureditev avtobusnih postaj na obeh straneh ceste, vključno s čakališčem in nadstrešnico. Nadstrešnica se izvede po načrtu Urbana oprema Dobrova. Avtobusna postaja na levi strani ostane na mestu, kot je že sedaj, na desni strani pa se umesti v prostor, ki se pridobi s prestavitvijo osi ceste. V območju križišča z lokalno cesto LC 067011 Gorjanc – Razori je potrebno odstraniti lipo, ki se nahaja v križišču ter obeležje. Lipo se nadomesti z novo sadiko v dogovoru z lastnikom. Za obeležje se, skupaj z naročnikom, poišče novo lokacijo, ki se jo tudi primerno uredi s tlakovanjem. Odsek je skupaj s prestavitvijo osi dolžine 690 m.

Trasa kolesarske steze v odseku **Razori – Pot čez Gmajno, os E⁷²** se nadaljuje ob regionalni ceste R3-641/1369 Ljubljana-Lj (Dolgi most) ob desni strani ceste z vmesnim zelenim pasom širine minimalno 1,5 m (merjeno med bankinama). Na tem delu bo potrebno podaljšati obstoječe cevne prepuste ter zgraditi novo Brv Selanov graben, od km 0+807,8 do km 0+816,9, dolžine 9,1 m. Trasa se konča pred prepustom na potoku Žeje in je dolžine 1414 m. Preko predvidene kolesarske steze poteka več dostopov do parcel oz. kmetijskih površin. Vsi ti dostopi imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prehajanje kolesarske steze tudi težjim vozilom. Trasa kolesarske steze se med km 21,040 in km 21,270

⁷¹ PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.4..

⁷² PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.5..

navezuje na projekt IZP in PZI Ureditve para avtobusnih postaj Razori, ki je v fazi pridobivanja projektnih pogojev. Potek kolesarske steze bo potrebno prilagoditi končni lokaciji avtobusne postaje.

V nadaljevanju, od premostitve potoka Žeje in do priključka javne poti JP 713982 Pot v Boršt, poteka trasa kolesarske povezave (**Cesta Dolomitskega odreda, os F**)⁷³ ob desni strani regionalne ceste kot enostranska dvosmerna kolesarska steza minimalne širine 2,5 m (ob objektu Pot čez gmajno 2). Od tu, pa do križišča S Cesto na Ključ, poteka enostranska dvosmerna kolesarska steza z vmesno sredinsko črto ter ločenim hodnikom za pešce. Vsi lokalni uvozi preko pločnika se izvedejo s pogreznjenim robnikom s klančino v širini varnostnega odmika, po priloženem detajlu. Vsi uvozi preko pločnika imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prevoz tudi težjim vozilom. Jumbo plakate, ki se nahajajo ob objektu, tik za prepustom, je potrebno odstraniti, da se zagotovi večja preglednost pri vključevanju vozil iz smeri Pot čez Gmajno. Na kolesarsko stezo se dodajo talne označbe za odvzem prednosti kolesarjem. V sklopu projekta je predvideno enostransko podaljšanje prepusta na potoku Žeje. Trasa se konča v križišču s Cesto na Ključ in je dolžine 205 m.

Glede **Ceste na Ključ, os G**⁷⁴ je iz OPN MOL razvidno, da ob zahodni strani ljubljanske zahodne obvoznice in naprej proti Tržaški cesti, poteka smer državne kolesarske poti (daljsinske in glavne). Potek kolesarske steze ob Cesti na Ključ sovpada s predvideno državno kolesarsko potjo. Trasa poteka vzporedno z regionalno cesto z vmesnim zelenim pasom širine minimalno 1,5 m (merjeno med bankinama). Odsek je dolžine 1255 m. Na območju prerezov G10 - G39, na zahodnem robu ceste, poteka obstoječi obcestni jarek proti Voslici, ki mestoma poteka v daljših prekritjih, ki ga je potrebno zaradi izvedbe kolesarske steze prestaviti. Za jarek se predvidi normalni prerez travnatega jarka s širino v dnu B=0,5 m in naklonom brežin 1:1,5. Kjer je to potrebno, zaradi pomanjkanja prostora, se lahko ena ali obe brežini izvedeta tudi v strmeh naklonu 3:1, z oblogo brežine iz lomljenca v betonu. Na delih, kjer tudi za takšen jarek ni razpoložljivega prostora ali na priključkih/dostopih do zemljišč, se jarek zacevi s cevjo minimalne dimenzije $\Phi 100$ cm (enaka obstoječi zacevitvi v prerezu G17). Na območju prerezov G40 - G65, na zahodnem robu ceste, poteka obstoječi obcestni jarek proti potoku P. V sklopu ureditev kolesarske steze se prestavi in izvede na enak način kot opisano zgoraj - širina v dnu B=0,5 m, naklon brežin 1:1,5. Na priključkih/dostopih do zemljišč se jarek zacevi s cevjo minimalne dimenzije $\Phi 40$ cm, enak prepust se uporabi pod priključkom lokalne ceste na izlivu v potok P med S2 in S3. Preko predvidene kolesarske steze poteka več dostopov do parcel oz. kmetijskih površin. Vsi ti

⁷³ PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.6..

⁷⁴ PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.7..

dostopi imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prehajanje kolesarske steze tudi težjim vozilom. V območju obstoječe avtobusne postaje je predviden odmike kolesarske steze za širino avtobusnega postajališča ter čakališča. Ureditev avtobusne postaje ni predmet projekta. Od križišča s Cesto Dolomitskega odreda in do naselja Ljubljana se omeji hitrost vožnje na 70 km/h.

Na odseku **Cesta na Ključ, os S⁷⁵** je tik za obstoječim obcestnim jarkom na desni strani izdelan OPPN za Vrtno mesto Kozarje. Za umestitev kolesarske steze ob cesti na tem odseku ni prostora, zato se vodi kolesarje na vozišču z dvostranskim kolesarskim pasom in hodnikom za pešce na levi strani, v nivoju ceste. V brežino in jarek na desni strani ceste se ne posega, t.j. na celotni dolžini obravnavanega odseka ostaja ureditev, kot je že sedaj (pogoj DRSV). Zaradi težave s pridobitvijo zemljišča je potrebno na levi strani, od profila S1+12m do S7+6m, obstoječi jarek zaceviti oz., kjer je mogoče, izvesti betonsko korito s kamnito oblogo. 30 m pred križiščem s Tržaško cesto je načrtovana izgradnja kolesarske steze na pločniku ter v križišču prehod za kolesarje preko Tržaške ceste.

⁷⁵ PZI, Vodilni načrt, točka 1.3.1.8..

7 ANALIZA ZAPOSLENIH ZA ALTERNATIVO »Z« INVESTICIJO GLEDE NA ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

Operacijo bodo strokovno spremljale in nadzorovale strokovne službe Občinske uprave občine Dobrove - Polhov Gradec, v okviru svojih rednih delovnih obveznosti.

Odgovorna oseba občine Dobrova – Polhov Gradec je župan Franc Setnikar, inž.str..

Občina ne načrtuje dodatnega zaposlovanja za izvedbo investicije.

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, S PRIKAZOM UPRAVIČENIH IN PREOSTALIH STROŠKOV TER Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

Izvedba predmetne investicije se načrtuje v letih 2021-2023, zaradi česar je investicija v spodnjih tabelah predstavljena v stalnih in tekočih cenah. V primeru tekočih cen smo upoštevali napoved inflacije za leto 2021 v višini 1,60 % ter za leto 2022 v višini 1,90 %, kakor jo je objavil UMAR v Jesenski napovedi gospodarskih gibanj, september 2020.

V izračunu finančne analize smo v skladu z Uredbo upoštevali vrednost investicije v stalnih cenah in z vključenim 22 % DDV, ki znaša skupaj 8.693.636,93 EUR, kot je razvidno iz spodnje tabele.

8.1. OSNOVE IN IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCENE INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Ocena vrednosti predmetne investicije temelji na podatkih pridobljenih s strani občine, projektanta in izdelovalca investicijske dokumentacije. Kot vir podatkov so služili:

- Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev – IZP, BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana, Ljubljana 2019.
- Projektna naloga za izdelavo IDP za ureditev Barjanskega kolesarskega omrežja v območju Občine Dobrova – Polhov Gradec, Idejni projekt, RCI – Razvojni center inženiringi Celje d.o.o., 19. 2. 2018.
- Projektantski predračun z rekapitulacijo stroškov, BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana, december 2020,
- UMAR: Jesenska napoved gospodarskih gibanj 2020, september 2020.
- Projekt za izvedbo, PZI, št. 329/2019 BOSON d.o.o., Dunajska cesta 106, 1000 Ljubljana, Ljubljana 2020.

8.2. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

V spodnji tabeli so ocenjeni vsi stroški (stalne cene) izvedbenih del po projektni dokumentaciji, prikazana je ocena vseh stroškov, ki so potrebni za izvedbo načrtovane investicije.

Tabela 19: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene december 2020

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Pripravljalna dela pred gradnjo	854.423,22	187.973,11	1.042.396,33
Dosedanji vložek	36.611,30	8.054,49	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	150.877,49	33.193,05	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	666.934,43	146.725,57	813.660,00
Gradnja	5.853.562,59	1.287.783,76	7.141.346,35
Gradnja Gabrje-Šujica (os A)	2.801.322,59	616.290,96	3.417.613,55
Šujica - Dobrova (os B)	309.469,69	68.083,34	377.553,03
Dobrova - Razori (os C + D)	1.531.998,94	337.039,76	1.869.038,70
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	608.606,40	133.893,40	742.499,80
Cesta na Ključ (os G + S)	602.164,97	132.476,30	734.641,27
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	409.749,38	90.144,87	499.894,25
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	175.606,88	38.633,52	214.240,40
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	234.142,50	51.511,35	285.653,85
Informiranje in komuniciranje	8.196,72	1.803,28	10.000,00
SKUPAJ	7.125.931,91	1.567.705,02	8.693.636,93

Vsi stroški, prikazani v zgornji tabeli so predmet obdavčitve z DDV po stopnji 22%, kar je bilo pri izračunu ocenjene vrednosti investicije tudi upoštevano. Za obračun davka na dodano vrednost (DDV) skladno s 76.a členom ZDDV-1⁷⁶ velja mehanizem obrnjene davčne stopnje, kar pomeni da mora DDV plačati davčni zavezanec, kateremu se opravijo gradbena dela.

Tabela 20: Ocena vseh vlaganj v EUR v tekočih cenah v EUR

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Pripravljalna dela pred gradnjo	866.076,25	190.536,79	1.056.613,04
Dosedanji vložek	36.611,30	8.054,49	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	150.877,49	33.193,05	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	678.587,46	149.289,25	827.876,71
Gradnja	5.949.637,11	1.308.920,18	7.258.557,29
Gradnja Gabrje-Šujica (os A)	2.847.300,70	626.406,15	3.473.706,85
Šujica - Dobrova (os B)	314.549,02	69.200,79	383.749,81
Dobrova - Razori (os C + D)	1.557.143,64	342.571,60	1.899.715,24
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	618.595,44	136.091,00	754.686,44
Cesta na Ključ (os G + S)	612.048,31	134.650,64	746.698,95
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	416.474,59	91.624,42	508.099,01
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	178.489,11	39.267,61	217.756,72
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	237.985,48	52.356,81	290.342,29
Informiranje in komuniciranje	8.374,40	1.842,37	10.216,77
SKUPAJ	7.240.562,35	1.592.923,76	8.833.486,11

⁷⁶ Zakon o davku na dodano vrednost, Uradni list RS, št. 13/2011 – UPB3, 18/2011, 78/2011, 38/2012 in 83/2012.

Ker se bo investicija izvajala v letih 2020-2023, je ta v spodnjih tabelah prikazana tudi v stalnih in tekočih cenah skozi obdobje.

Pri izračunu vrednosti investicije oziroma porazdelitvi stroškov projekta v letih 2021 - 2023 je bilo upoštevano:

- da bo projektna in investicijska dokumentacija pripravljena v letu 2021
- da bodo zemljiškopravne zadeve in odkupi zemljišč izvedeni v letu 2021 v deležu 80 % in v letu 2022 v deležu 20 %
- da bo gradnja kolesarske povezava zgrajena postopno in sicer 12,50 % v letu 2021, 75 % v letu 2022 in 12,50 % v letu 2023
- da bodo konzultanske storitve v višini 3 % GOI del sledile dinamiki gradnje po letih
- da bo izvajanje nadzora v višini 4 % GOI del sledilo dinamiki gradnje po letih
- da bo strošek informiranja in komuniciranja v letu 2022 znašal 70,59 % ter v letu 2023 29,41 % ocenjenih stroškov informiranja in komuniciranja

Tabela 21: Ocenjena vrednost investicije v stalnih cenah v EUR po letih, december 2020

Postavka	2021			2022			2023			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
Pripravljalna dela pred gradnjo	230.242,89	50.653,44	280.896,33	537.868,85	118.331,15	656.200,00	86.311,48	18.988,52	105.300,00	854.423,22	187.973,11	1.042.396,33
Dosedanji vložek	36.611,30	8.054,49	44.665,79	-	-	-	-	-	-	36.611,30	8.054,49	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	150.877,49	33.193,05	184.070,54	-	-	-	-	-	-	150.877,49	33.193,05	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	42.754,10	9.405,90	52.160,00	537.868,85	118.331,15	656.200,00	86.311,48	18.988,52	105.300,00	666.934,43	146.725,57	813.660,00
Gradnja	731.695,33	160.972,97	892.668,30	4.390.171,93	965.837,82	5.356.009,75	731.695,33	160.972,97	892.668,30	5.853.562,59	1.287.783,76	7.141.346,35
Gradnja Gabrje-Šujica (os A)	350.165,33	77.036,37	427.201,70	2.100.991,93	462.218,22	2.563.210,15	350.165,33	77.036,37	427.201,70	2.801.322,59	616.290,96	3.417.613,55
Šujica - Dobrova (os B)	38.683,71	8.510,42	47.194,13	232.102,27	51.062,50	283.164,77	38.683,71	8.510,42	47.194,13	309.469,69	68.083,34	377.553,03
Dobrova - Razori (os C + D)	191.499,87	42.129,97	233.629,84	1.148.999,20	252.779,82	1.401.779,02	191.499,87	42.129,97	233.629,84	1.531.998,94	337.039,76	1.869.038,70
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	76.075,80	16.736,67	92.812,47	456.454,80	100.420,06	556.874,86	76.075,80	16.736,67	92.812,47	608.606,40	133.893,40	742.499,80
Cesta na Ključ (os G + S)	75.270,62	16.559,54	91.830,16	451.623,73	99.357,22	550.980,95	75.270,62	16.559,54	91.830,16	602.164,97	132.476,30	734.641,27
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	51.218,67	11.268,11	62.486,78	307.312,04	67.608,65	374.920,69	51.218,67	11.268,11	62.486,78	409.749,38	90.144,87	499.894,25
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	21.950,86	4.829,19	26.780,05	131.705,16	28.975,14	160.680,30	21.950,86	4.829,19	26.780,05	175.606,88	38.633,52	214.240,40
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	29.267,81	6.438,92	35.706,73	175.606,88	38.633,51	214.240,39	29.267,81	6.438,92	35.706,73	234.142,50	51.511,35	285.653,85
Informiranje in komuniciranje	-	-	-	5.785,92	1.272,90	7.058,82	2.410,80	530,38	2.941,18	8.196,72	1.803,28	10.000,00
SKUPAJ	1.013.156,89	222.894,52	1.236.051,41	5.241.138,74	1.153.050,52	6.394.189,26	871.636,28	191.759,98	1.063.396,26	7.125.931,91	1.567.705,02	8.693.636,93

Tabela 22: Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah v EUR po letih

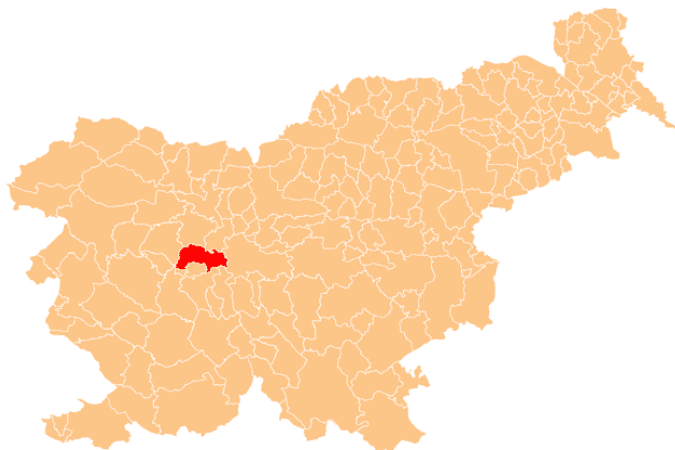
Postavka	2021			2022			2023			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
Pripravljalna dela pred gradnjo	230.242,89	50.653,44	280.896,33	546.474,75	120.224,45	666.699,20	89.358,61	19.658,90	109.017,51	866.076,25	190.536,79	1.056.613,04
Dosedanji vložek	36.611,30	8.054,49	44.665,79	-	-	-	-	-	-	36.611,30	8.054,49	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	150.877,49	33.193,05	184.070,54	-	-	-	-	-	-	150.877,49	33.193,05	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	42.754,10	9.405,90	52.160,00	546.474,75	120.224,45	666.699,20	89.358,61	19.658,90	109.017,51	678.587,46	149.289,25	827.876,71
Gradnja	731.695,33	160.972,97	892.668,30	4.460.414,68	981.291,24	5.441.705,92	757.527,10	166.655,97	924.183,07	5.949.637,11	1.308.920,18	7.258.557,29
Gradnja Gabrje-Šujica (os A)	350.165,33	77.036,37	427.201,70	2.134.607,80	469.613,72	2.604.221,52	362.527,57	79.756,06	442.283,63	2.847.300,70	626.406,15	3.473.706,85
Šujica - Dobrova (os B)	38.683,71	8.510,42	47.194,13	235.815,91	51.879,50	287.695,41	40.049,40	8.810,87	48.860,27	314.549,02	69.200,79	383.749,81
Dobrova - Razori (os C + D)	191.499,87	42.129,97	233.629,84	1.167.383,19	256.824,30	1.424.207,49	198.260,58	43.617,33	241.877,91	1.557.143,64	342.571,60	1.899.715,24
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	76.075,80	16.736,67	92.812,47	463.758,07	102.026,78	565.784,85	78.761,57	17.327,55	96.089,12	618.595,44	136.091,00	754.686,44
Cesta na Ključ (os G + S)	75.270,62	16.559,54	91.830,16	458.849,71	100.946,94	559.796,65	77.927,98	17.144,16	95.072,14	612.048,31	134.650,64	746.698,95
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	51.218,67	11.268,11	62.486,78	312.229,03	68.690,39	380.919,42	53.026,89	11.665,92	64.692,81	416.474,59	91.624,42	508.099,01
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	21.950,86	4.829,19	26.780,05	133.812,44	29.438,74	163.251,18	22.725,81	4.999,68	27.725,49	178.489,11	39.267,61	217.756,72
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	29.267,81	6.438,92	35.706,73	178.416,59	39.251,65	217.668,24	30.301,08	6.666,24	36.967,32	237.985,48	52.356,81	290.342,29
Informiranje in komuniciranje	-	-	-	5.878,49	1.293,27	7.171,76	2.495,91	549,10	3.045,01	8.374,40	1.842,37	10.216,77
SKUPAJ	1.013.156,89	222.894,52	1.236.051,41	5.324.996,95	1.171.499,35	6.496.496,30	902.408,51	198.529,89	1.100.938,40	7.240.562,35	1.592.923,76	8.833.486,11

9 ANALIZA LOKACIJE Z NAVEDBO PROSTORSKIH AKTOV

9.1. MAKRO LOKACIJA

Občina Dobrova-Polhov Gradec leži v predalpskem svetu, zahodno od Ljubljane in meri 118 km. Na svojem vzhodnem delu sega na obrobje Ljubljanske kotline kjer pod gričevjem ležijo večji kraji Dobrova, Podsmreka, Stranska vas in Gabrje. K tej organski celoti sodita tudi naselji Hruševo in Šujica. Južno od njih se vije Horjulska dolina, ki do okolice naselja Brezje še sodi v občino. Največ površin občine obsega gozdnati svet Polhograjskega hribovja okrog Črnega Vrha in Smolnika, s samotnimi kmetijami in mnogimi grapami, ki se v krajevni topografiji imenujejo grabni.

Slika 7: Makro lokacija



Vir: Wikipedia.⁷⁷

Na površini 118 km² živi 7.623 prebivalcev.⁷⁸ Občina Dobrova-Polhov Gradec meji na občine Škofja Loka, Gorenja vas - Poljane, Žiri, Logatec, Vrhniko, Log-Dragomer, Brezovica pri Ljubljani, Horjul, Ljubljana in Medvode. Občino sestavljajo štiri krajevne skupnosti s triintridesetimi naselji, ki smo jih uvodoma predstavili.

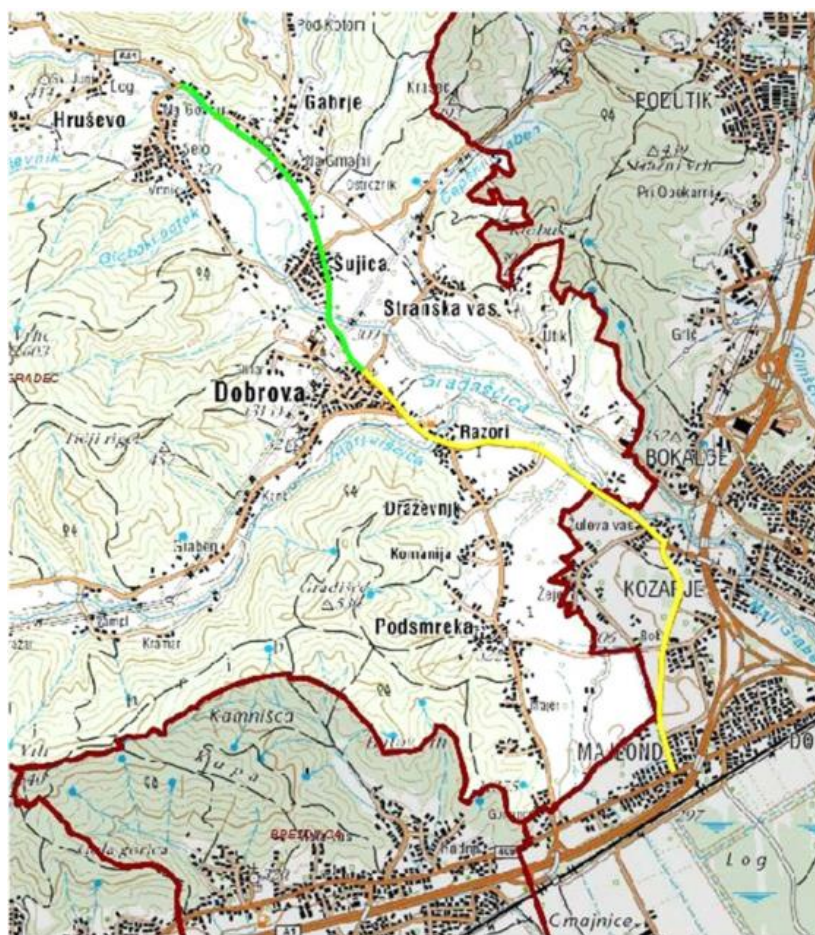
⁷⁷ Na strani: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Dobrova_-_Polhov_Gradec.svg> (20. 12. 2020).

⁷⁸ Spletna stran: <<http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>> (12. 6. 2020).

9.2. MIKRO LOKACIJA

Predmetna investicija obravnava Barjansko kolesarsko omrežje« na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec v odseku 1 Dobrova - Polhov Gradec, do naselja Gabrje in odseku 2 Dobrova - občinska meja MOL - Tržaška cesta, Ljubljana, ob regionalni cesti R3-641/1369 Ljubljana - Lj (Dolgi most), od km 17,145 do km 23,456 z navezavo na kolesarske površine v območju križišča Ceste na ključ in Tržaške ceste (R2- 409/0358 Lj (Vič) - Brezovica). Na sliki spodaj je grafično prikazan potek poti. Odsek 1 je prikazan z zeleno barvo, odsek 2 z rumeno barvo.

Slika 8: Prikaz obravnavanega območja oziroma potek odsekov kolesarskega omrežja



Vir: PZI 329/19, Vodilni načrt, str. 2.

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM ZAHTEVE, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO

10.1. VPLIV NA OKOLJE

Z ekološkega vidika gradnja predmetne investicije ni sporna. Pri izvedbi gradbenih del morajo biti upoštevani vsi standardi izgradnje ter drugi potrebni ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje.

Vplivi na okolje v fazi izgradnje:

Negativne vplive gradbene mehanizacije bo potrebno zmanjšati na dovoljeno raven z doslednim izvajanjem vseh ukrepov za zmanjšanje negativnih vplivov pri gradnji in upoštevanjem veljavnih predpisov. Pri gradnji bodo uporabljene najsodobnejše tehnike, ki bodo zmanjšale količino odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja. Vplivno območje transportnih vozil in gradbene mehanizacije je omejeno na obstoječe prometnice, po katerih bo potekal promet v času gradnje oziroma v času del z gradbeno mehanizacijo. Vpliv na kvaliteto zraka se bo odražal med gradnjo v povečani koncentraciji prašnih delcev kot posledica izvajanja del. Lokalno bo povečana tudi koncentracija izpušnih plinov zaradi dela gradbene mehanizacije. Največji pričakovani vir hrupa bo med gradnjo predstavljala gradbena mehanizacija za izvajanje zemeljskih del. Opisani povečani viri hrupa so le občasni in ne predstavljajo stalne obremenitve s hrupom. V celoti gledano, raven hrupa ne bo presegala dovoljene ravni, določene s predpisi iz tega področja.

Investitor bo z ustreznim pooblaščenim nadzorom nad izvedbo zagotovil, da se bodo dela izvajala skladno s predpisi, zahtevami soglasjedajalcev in tehničnimi rešitvami iz projekta ter da bodo vsi vgrajeni materiali ustrezno preizkušeni in atestirani ter ustrezali slovenskim nacionalnim standardom.

Ukrepi za zmanjševanje vplivov na okolje:

Izvajalec je dolžan izdelati načrt organizacije gradbišča v skladu s predpisi s področja gradenj, s področja varstva pri delu in vsakokratnimi pravili, ki urejajo delo na gradbiščih. Pri izvajanju del in pri uporabi objekta je potrebno upoštevati normative o hrupu. Zaradi povečane koncentracije prašnih delcev med gradnjo objekta je potrebno preprečiti oz. kontrolirati sipanje zemeljskega in peščenega materiala po obstoječih asfaltiranih površinah, škropiti že naprašene površine zaradi zmanjšana onesnaževanja zraka s prašnimi delci, redno sprotno in končno čiščenje vozniških površin. Zagotoviti je potrebno učinkovit nadzor na gradbišču. Uporabljati se morajo brezhibni in ustrezno vzdrževani gradbeni stroji ter mehanizacija brez okvar. Med gradnjo je potrebno ves odpadni material odvesti na za tovrstne

odpadke primerno stalno deponijo skladno z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih.⁷⁹ Po končani gradnji je potrebno območje gradnje počistiti, ves odpadni material pa deponirati.

Vplivi na okolje v fazi obratovanja:

V fazi obratovanja se ne pričakuje obremenitev, ki bi presegle dovoljene mejne vrednosti.

10.2. OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV

Stroški za odpravo negativnih vplivov na okolje v fazi gradnje bodo vključeni v stroške investicije in so vključeni v oceno stroškov pod postavko gradbeno-obrtniška dela.

⁷⁹ Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/2008.

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

11.1. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE

V spodnji tabeli je prikazan časovni načrt izvedbe investicije.

Tabela 23: Časovni načrt izvedbe investicije

Aktivnost	Okviren čas izvedbe			
	Pred 2021	2021	2022	2023
Izdelava investicijskega programa		Jan.		
IDZ	x			
PZI		Jan.		
IDZ in PZI za prestavitev vodomerne postaje - DPN Gradaščica	x			
Projektna naloga	x			
Ocena in poročila prometne varnosti	x			
Gradnja in oprema		Nov. – Dec.	Jan. – Dec.	Jan. – Feb.
Nadzor		Nov. – Dec.	Jan. – Dec.	Jan. – Feb.
Priprava razpisne dokumentacije		Maj – Jun.		
Cenitve	x		Jan. – Feb.	
Geodetske storitve	x			
Parcelacije cca 450			Jan. – Dec.	
Overovitve			Sept. – Dec.	Jan. – Mar.
Odkupi			Sept. – Dec.	Jan. – Mar.
Priprava in sklepanje pogodb z lastniki	x	1	Sept. – Dec.	Jan. – Mar.
Informiranje in komuniciranje	x		Jan. – Dec.	Jan. – Maj

11.2. ANALIZA IZVEDLJIVOSTI

V zgornjem poglavju je bila analizirana možnost izvedbe investicije, pri čemer je bila izbrana varianta »z« investicijo, ki edina nasleduje namen in cilje naročnike in je sprejemljiva z vidika širših družbenih koristi, ki jih investicija predstavlja.

12 NAČRT FINANCIRANJA V STALNIH IN TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

Projekt izgradnje barjanske kolesarske povezave bo financiran iz sredstev Občine Dobrova – Polhov Gradec in Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo ter sredstev mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR).

Predmetna investicija je vključena v Načrt razvojnih programov (NRP) Občine Dobrova – Polhov Gradec št. OB021-18-0012 Barjansko kolesarsko omrežje,⁸⁰ kjer je Občina Dobrova – Polhov Gradec v ta namen že zagotovila lastna proračunska sredstva v skupni višini 1.921.814 EUR. Od tega sredstva v višini 96.151 EUR pred letom 2020, sredstva v višini 294.557 EUR za leto 2020, sredstva v višini 297.083 EUR za leto 2021, sredstva v višini 655.076 EUR za leto 2022 ter sredstva v višini 578.947 EUR za leto 2023.

V skladu z javnim povabilom Ministrstva za infrastrukturo RS se iz mehanizma Dogovora za razvoj regij sofinancirajo projekti spodbujanja multimodalne urbane mobilnosti, kamor spada tudi izgradnja barjanske kolesarske povezave. Višina sofinanciranja znaša do 100 % upravičenih stroškov, pri čemer se 80 % financira iz sredstev ESRR, 20 % pa se financira iz integralnih sredstev RS.

Iz spodnjih tabel je razvidno financiranje projekta glede na upravičene in neupravičene stroške.

⁸⁰ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ v 24. členu namreč med drugim določa, da se investicijski projekt se uvrsti v načrt razvojnih programov, če izpolnjuje pogoje, določene v zakonu, ki ureja javne finance, in drugih, na njegovi podlagi izdanih predpisih. Temeljni dokument za uvrstitev projekta v načrt razvojnih programov je dokument identifikacije investicijskega projekta, s katerim se med drugim določi izhodiščna vrednost projekta. Izhodiščna vrednost se lahko spremeni na podlagi s sklepom potrjene predinvesticijske zasnove in/ali investicijskega programa in/ali njegove novelacije. Pri načrtovanju se do začetka izvedbe projekt v proračunski evidenci vodi v stanju priprave in so zanj na proračunskih postavkah že načrtovane pravice porabe. S potrditvijo investicijskega programa s študijo izvedbe se stanje projekta lahko spremeni v izvajanje.

Tabela 24: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020

	2021						2022					
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek	
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	4.880,00	-	-	-	-	-	656.200,00
Dosedanji vložek	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	-	-	-	-	-	-
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	-	-	-	-	-	-
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	-	-	-	-	-	-	656.200,00
Gradnja	-	209.587,78	34.185,44	8.546,36	168.444,54	471.904,18	-	1.257.526,65	205.112,71	51.278,19	1.010.667,15	2.831.425,05
Gradnja Gabrije-Šujica (OS A)	-	63.161,47	21.366,07	5.341,51	48.693,15	288.639,50	-	378.968,84	128.196,46	32.049,12	292.158,76	1.731.836,97
Šujica - Dobrova (os B)	-	25.924,05	8.847,26	2.211,82	4.340,42	5.870,58	-	155.544,28	53.083,58	13.270,90	26.042,54	35.223,47
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	115.273,03	114.018,68	-	-	20.823,00	5.205,75	691.638,19	684.112,08
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	48.682,63	501,61	125,40	137,94	43.364,89	-	292.095,78	3.009,67	752,42	827,66	260.189,33
Cesta na Ključ (os G + S)	-	71.819,63	-	-	-	20.010,53	-	430.917,75	-	-	-	120.063,20
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	51.218,67	-	-	-	11.268,11	-	307.312,04	-	-	-	67.608,65
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	21.950,86	-	-	-	4.829,19	-	131.705,16	-	-	-	28.975,14
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	29.267,81	-	-	-	6.438,92	-	175.606,88	-	-	-	38.633,51
Informiranje in komuniciranje	-	-	-	-	-	-	-	4.628,74	1.157,18	-	1.272,90	-
SKUPAJ	-	260.806,45	206.327,29	51.581,82	229.283,56	488.052,29	-	1.564.838,69	209.741,45	52.435,37	1.011.940,05	3.555.233,70

	2023						SKUPAJ						SKUPAJ
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	-	-	-	105.300,00	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	766.380,00	1.042.396,33
Dosedanji vložek	-	-	-	-	-	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	-	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	-	-	-	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	-	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	-	-	-	105.300,00	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	761.500,00	-	813.660,00
Gradnja	-	209.587,78	34.185,45	8.546,37	168.444,52	471.904,18	-	1.676.702,21	273.483,60	68.370,92	1.347.556,21	3.775.233,41	7.141.346,35
Gradnja Gabrije-Šujica (OS A)	-	63.161,47	21.366,08	5.341,52	48.693,13	288.639,50	-	505.291,78	170.928,61	42.732,15	389.545,04	2.309.115,97	3.417.613,55
Šujica - Dobrova (os B)	-	25.924,05	8.847,26	2.211,82	4.340,42	5.870,58	-	207.392,38	70.778,10	17.694,54	34.723,38	46.964,63	377.553,03
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	115.273,03	114.018,68	-	-	27.764,00	6.941,01	922.184,25	912.149,44	1.869.038,70
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	48.682,63	501,61	125,40	137,94	43.364,89	-	389.461,04	4.012,89	1.003,22	1.103,54	346.919,11	742.499,80
Cesta na Ključ (os G + S)	-	71.819,63	-	-	-	20.010,53	-	574.557,01	-	-	-	160.084,26	734.641,27
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	51.218,67	-	-	-	11.268,11	-	409.749,38	-	-	-	90.144,87	499.894,25
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	21.950,86	-	-	-	4.829,19	-	175.606,88	-	-	-	38.633,52	214.240,40
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	29.267,81	-	-	-	6.438,92	-	234.142,50	-	-	-	51.511,35	285.653,85
Informiranje in komuniciranje	-	-	1.928,64	482,16	530,38	-	-	6.557,38	1.639,34	-	1.803,28	-	10.000,00
SKUPAJ	-	260.806,45	36.114,09	9.028,53	168.974,90	588.472,29	-	2.086.451,59	452.182,83	113.045,72	1.410.198,51	4.631.758,28	8.693.696,93

Tabela 25: Razdelitev stroškov na upravičene in neupravičene po letih v EUR v tekočih cenah

	2021						2022					
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek	
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	4.880,00	-	-	-	-	-	666.699,20
Dosedanji vložek	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	-	-	-	-	-	-
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	-	-	-	-	-	-
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	-	-	-	-	-	-	666.699,20
Gradnja	-	209.587,78	34.185,44	8.546,36	168.444,54	471.904,18	-	1.277.647,08	205.112,71	51.278,19	1.027.868,77	2.879.799,17
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	-	63.161,47	21.366,07	5.341,51	48.693,15	288.639,50	-	385.032,34	128.196,46	32.049,12	297.203,40	1.761.740,20
Šujica - Dobrova (os B)	-	25.924,05	8.847,26	2.211,82	4.340,42	5.870,58	-	158.032,99	53.083,58	13.270,90	26.910,51	36.397,43
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	115.273,03	114.018,68	-	-	20.823,00	5.205,75	702.913,77	695.264,97
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	48.682,63	501,61	125,40	137,94	43.364,89	-	296.769,31	3.009,67	752,42	841,09	264.412,36
Cesta na Ključ (os G + S)	-	71.819,63	-	-	-	20.010,53	-	437.812,44	-	-	-	121.984,21
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	51.218,67	-	-	-	11.268,11	-	312.229,03	-	-	-	68.690,39
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	21.950,86	-	-	-	4.829,19	-	133.812,44	-	-	-	29.438,74
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	29.267,81	-	-	-	6.438,92	-	178.416,59	-	-	-	39.251,65
Informiranje in komuniciranje	-	-	-	-	-	-	-	4.628,74	1.157,18	-	1.385,84	-
SKUPAJ	-	260.806,45	206.327,29	51.581,82	229.283,56	488.052,29	-	1.589.876,11	209.741,45	52.435,37	1.029.254,61	3.615.188,76

	2023						SKUPAJ						SKUPAJ
	Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		Upravičeni strošek				Neupravičeni strošek		
	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	Občina	DRSI	Sredstva ESRR (80 %)	Integralna sredstva RS (20 %)	Občina	DRSI	
Pripravljalna dela pred gradnjo	-	-	-	-	-	109.017,51	-	-	172.141,85	43.035,46	60.839,02	780.596,71	1.056.613,04
Dosedanji vložek	-	-	-	-	-	-	-	-	29.289,04	7.322,26	8.054,49	-	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	-	-	-	-	-	-	-	-	117.501,99	29.375,50	32.313,05	4.880,00	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	-	-	-	-	-	109.017,51	-	-	25.350,82	6.337,70	20.471,48	775.716,71	827.876,71
Gradnja	-	216.987,07	34.185,45	8.546,37	174.770,42	489.693,76	-	1.704.221,93	273.483,60	68.370,92	1.371.083,73	3.841.397,11	7.258.557,29
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	-	65.391,33	21.366,08	5.341,52	50.548,29	299.636,41	-	513.585,14	170.928,61	42.732,15	396.444,84	2.350.016,11	3.473.706,85
Šujica - Dobrova (os B)	-	26.839,27	8.847,26	2.211,82	4.659,62	6.302,30	-	210.796,31	70.778,10	17.694,54	35.910,55	48.570,31	383.749,81
Dobrova - Razori (os C + D)	-	-	3.470,50	867,63	119.419,63	118.120,15	-	-	27.764,00	6.941,01	937.606,43	927.403,80	1.899.715,24
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	-	50.401,32	501,61	125,40	142,88	44.917,91	-	395.853,26	4.012,89	1.003,22	1.121,91	352.695,16	754.686,44
Cesta na Ključ (os G + S)	-	74.355,15	-	-	-	20.716,99	-	583.987,22	-	-	-	162.711,73	746.698,95
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	-	53.026,89	-	-	-	11.665,92	-	416.474,59	-	-	-	91.624,42	508.099,01
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	-	22.725,81	-	-	-	4.999,68	-	178.489,11	-	-	-	39.267,61	217.756,72
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	-	30.301,08	-	-	-	6.666,24	-	237.985,48	-	-	-	52.356,81	290.342,29
Informiranje in komuniciranje	-	-	1.928,64	482,16	634,21	-	-	-	6.557,38	1.639,34	2.020,05	-	10.216,77
SKUPAJ	-	270.013,96	36.114,09	9.028,53	175.404,63	610.377,19	-	2.120.696,52	452.182,83	113.045,72	1.433.942,80	4.713.618,24	8.833.486,11

Tabela 26: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v stalnih cenah, december 2020

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	-	-	1.410.198,51	1.410.198,51
DRSI	2.086.451,59	78,68%	4.631.758,28	6.718.209,87
Sredstva ESRR	452.182,83	17,05%		452.182,83
Integralna sredstva RS	113.045,72	4,26%	-	113.045,72
SKUPAJ	2.651.680,14	100,00%	6.041.956,79	8.693.636,93

Tabela 27: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v stalnih cenah, december 2020

Financer	2021	2022	2023	SKUPAJ
Občina	229.283,56	1.011.940,05	168.974,90	1.410.198,51
DRSI	748.858,74	5.120.072,39	849.278,74	6.718.209,87
Sredstva ESRR	206.327,29	209.741,45	36.114,09	452.182,83
Integralna sredstva RS	51.581,82	52.435,37	9.028,53	113.045,72
SKUPAJ	1.236.051,41	6.394.189,26	1.063.396,26	8.693.636,93

Tabela 28: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v tekočih cenah

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	-	-	1.433.942,80	1.433.942,80
DRSI	2.120.696,52	78,96%	4.713.618,24	6.834.314,76
Sredstva ESRR	452.182,83	16,84%	-	452.182,83
Integralna sredstva RS	113.045,72	4,21%	-	113.045,72
SKUPAJ	2.685.925,07	100,00%	6.147.561,04	8.833.486,11

Tabela 29: Razdelitev stroškov po financerjih po letih v EUR v tekočih cenah

Financer	2021	2022	2023	SKUPAJ
Občina	229.283,56	1.029.254,61	175.404,63	1.433.942,80
DRSI	748.858,74	5.205.064,87	880.391,15	6.834.314,76
Sredstva ESRR	206.327,29	209.741,45	36.114,09	452.182,83
Integralna sredstva RS	51.581,82	52.435,37	9.028,53	113.045,72
SKUPAJ	1.236.051,41	6.496.496,30	1.100.938,40	8.833.486,11

13 FINANČNA ANALIZA

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalniki, ki prikazujejo oceno koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost investicije.

Analizirani so bili naslednji kazalniki učinkovitosti:

- Doba vračanja investicijskih sredstev. Doba vračanja investicijskih sredstev pomeni število let, ki so potrebna, da se z neto denarnimi tokovi pokrije vse stroške investicije.
- Neto sedanja vrednost (NSV ali NPV). Neto sedanja vrednost je razlika med diskontiranim tokom vseh prilivov oziroma koristi in diskontiranim tokom vseh stroškov projekta oziroma vsota vseh koristi, izračunana za čas življenjske dobe investicije, ki je v konkretnem primeru ocenjena na 25 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane obrestne mere oz. diskontne stopnje reducira na začetni trenutek in od tako dobljene vrednosti se odšteje investicijski vložek.
- Interna stopnja donosa (ISD ali IRR). Interna stopnja donosa pomeni tisto diskontno stopnjo, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka nič oziroma pri kateri se sedanja vrednost prilivov in sedanja vrednost odlivov izenačita. ISD se uporablja kot investicijski kriterij, tako da se jo primerja z individualno diskontno stopnjo.
- Relativna neto sedanja vrednost. Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo naložbe in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov.
- Količnik relativne koristnosti (KRK). KRK predstavlja razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo vseh stroškov projekta.

Vsi finančni izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni finančnih in ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste prihodke in odhodke, ki so posledica projekta.

Ekonomska doba projekta izgradnje barjanske kolesarske povezave znaša 25 let, pri čemer bo investicija izvedena v letih 2021-2023, nakar se v začetku leta 2024 začne obdobje upravljanja. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Skladno Prilogo I, Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014, z dne 3. marca 2014, ki navaja referenčna obdobja iz člena 15(2), smo projekt izgradnje barjanske kolesarske povezave uvrstili v

kategorijo »Ceste«, kjer znaša referenčno obdobje 25-30 let. Pri tem smo kot referenčno obdobje projekta upoštevali 25 let.

Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Pri analizi finančnih učinkov javnega naročila smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16).

13.1. INVESTICIJA

Strošek investicije v izgradnjo barjanske kolesarske povezave znaša 8.639.636,93 EUR z DDV, stalne cene december 2020, in vključuje dosedanji vložek občine, strošek projektne in investicijske dokumentacije, strošek zemljiškopravnih zadev in odkupa zemljišč, strošek GOI del, svetovalnih in inženirskih storitev v času gradnje ter stroške informiranja in komuniciranja. Strošek investicije je podrobno prikazan v poglavju 8.2 poglavju, v izračunu finančne analize pa investicija vsebuje 22 % DDV, saj občina nima pravice do odbitka DDV.

Tabela 30: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene december 2020

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
Pripravljalna dela pred gradnjo	854.423,22	187.973,11	1.042.396,33
Dosedanji vložek	36.611,30	8.054,49	44.665,79
Projektna in investicijska dokumentacija	150.877,49	33.193,05	184.070,54
Zemljiško pravne zadeve in odkupi zemljišč	666.934,43	146.725,57	813.660,00
Gradnja	5.853.562,59	1.287.783,76	7.141.346,35
Gradnja Gabrje-Šujica (OS A)	2.801.322,59	616.290,96	3.417.613,55
Šujica - Dobrova (os B)	309.469,69	68.083,34	377.553,03
Dobrova - Razori (os C + D)	1.531.998,94	337.039,76	1.869.038,70
Razori - Cesta Dolomitskega odreda (os E in F)	608.606,40	133.893,40	742.499,80
Cesta na Ključ (os G + S)	602.164,97	132.476,30	734.641,27
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	409.749,38	90.144,87	499.894,25
Konzultantske storitve v času gradnje (3%)	175.606,88	38.633,52	214.240,40
Izvajanje nadzora po GZ (4%)	234.142,50	51.511,35	285.653,85
Informiranje in komuniciranje	8.196,72	1.803,28	10.000,00
SKUPAJ	7.125.931,91	1.567.705,02	8.693.636,93

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

13.2. OPERATIVNI DENARNI TOK PROJEKTA

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 22 let.

Prihodki

Projekt izgradnje barjanske kolesarske povezave ne bo ustvarjal finančnih prihodkov.

Odhodki

Odhodki občine sestojijo iz stroškov letnega in zimskega rednega vzdrževanja kolesarskih stez, pločnikov ter avtobusnih postaj, ki so ocenjeni v višini 20.000 EUR z DDV letno.

13.3. PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA

Preostanek vrednosti projekta v njegovem 25. letu znaša 1.990.211 EUR ob upoštevanju vrednosti gradbenih del v višini 5.853.563 EUR brez DDV ter 3 % letne amortizacijske stopnje.

13.4. PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV Z VIDIKA OBČINE

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki projekta z vidika občine. Kot je razvidno, ti ne upravičujejo izvedbe investicije, saj je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -849.323 EUR. Investicijska sredstva se posledično ne povrnejo.

Tabela 31: Finančni kazalniki z vidika občine

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-849.323 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	0,36%
Relativna neto sedanja vrednost	0,63
Količnik relativne koristnosti	0,00
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

Negativna finančna neto sedanja vrednost je značilna za javne infrastrukturne projekte, saj ti praviloma ne ustvarjajo denarnega toka in dobička, ampak so zgrajeni zaradi občanov. Tako je potrebno pri upravičenosti naložbe upoštevati tudi širše družbeno ekonomskih koristi, ki jih bo za Občino Dobrova-Polhov Gradec imel predmetni projekt in sicer:

- vzpostaviti povezan sistem državnih kolesarskih povezav v regiji,

- vzpostaviti sistem vzdrževanja in upravljanja državnih kolesarskih povezav,
- vzpostaviti in označiti kolesarske povezave v okviru javnih in ne kategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet ali v okviru projektov vodne, železniške in energetske infrastrukture,
- vodenje kolesarskega prometa po manj prometni infrastrukturi,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev,
- izboljšanje dostopnosti prebivalcev na tem območju do služb, šole ipd.,
- povečanje prehodnosti cest, zlasti v zimskem času,
- zagotoviti višjo življenjsko raven in kakovost zdravja prebivalcev.

Tabela 32: Finančni denarni tok projekta z vidika občine, stalne cene december 2020

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1. Investicija	-229.284	-1.011.940	-168.975	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-229.284	-1.011.940	-168.975	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	-	-	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
Odhodki	-	-	-	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
redno vzdrževanje	-	-	-	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-229.284	-1.011.940	-168.975	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
Diskontirani neto denarni tok	-229.284	973.019	-156.227	-17.780	-17.096	-16.439	-15.806	-15.198	-14.614	-14.052	-13.511	-12.992
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diskontirane vrednosti stroškov	229.284	973.019	156.227	17.780	17.096	16.439	15.806	15.198	14.614	14.052	13.511	12.992
Doba vračanja naložbe	-229.284	-1.202.303	-1.358.530	-1.376.310	-1.393.406	-1.409.844	-1.425.650	-1.440.849	-1.455.463	-1.469.514	-1.483.026	-1.496.017

Leta projekta	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Koledarska leta	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
Odhodki	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
redno vzdrževanje	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.990.211
NETO DENARNI TOK	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	1.970.211
Diskontirani neto denarni tok	-12.492	-12.011	-11.550	-11.105	-10.678	-10.267	-9.873	-9.493	-9.128	-8.777	-8.439	-8.115	768.622
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	776.424
Diskontirane vrednosti stroškov	12.492	12.011	11.550	11.105	10.678	10.267	9.873	9.493	9.128	8.777	8.439	8.115	7.802
Doba vračanja naložbe	-1.508.509	-1.520.521	-1.532.070	-1.543.175	-1.553.854	-1.564.121	-1.573.994	-1.583.487	-1.592.614	-1.601.391	-1.609.830	-1.617.945	-849.323

13.5. PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV Z VIDIKA PROJEKTA

V spodnji tabeli so predstavljeni finančni kazalniki z vidika celotnega projekta, kar pomeni, da smo na ravni investicije upoštevali celoten investicijski strošek, ki je razdeljen med financerji na način, razviden iz spodnjih tabel.

Tabela 33: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v stalnih cenah, december 2020

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	-	-	1.410.198,51	1.410.198,51
DRSI	2.086.451,59	78,68%	4.631.758,28	6.718.209,87
Sredstva ESRR	452.182,83	17,05%		452.182,83
Integralna sredstva RS	113.045,72	4,26%	-	113.045,72
SKUPAJ	2.651.680,14	100,00%	6.041.956,79	8.693.636,93

Tabela 34: Razdelitev stroškov po financerjih v EUR v tekočih cenah

Financer	Upravičeni stroški	Delež upravičenih stroškov	Neupravičeni stroški	SKUPAJ
Občina	-	-	1.433.942,80	1.433.942,80
DRSI	2.120.696,52	78,96%	4.713.618,24	6.834.314,76
Sredstva ESRR	452.182,83	16,84%	-	452.182,83
Integralna sredstva RS	113.045,72	4,21%	-	113.045,72
SKUPAJ	2.685.925,07	100,00%	6.147.561,04	8.833.486,11

Kot je razvidno iz izračunanih finančnih kazalnikov, prikazanih v spodnji tabeli, ti ne upravičujejo izvedbo investicije, saj je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -7.858.273 EUR. Investicijska sredstva se posledično ne povrnejo.

Tabela 35: Finančni kazalniki z vidika celotnega projekta

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-7.858.273 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-6,71%
Relativna neto sedanja vrednost	0,94
Količnik relativne koristnosti	0,00
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

Tabela 36: Finančni denarni tok projekta z vidika celotnega projekta, stalne cene december 2020

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1. Investicija	-1.236.051	-6.394.189	-1.063.396	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-1.236.051	-6.394.189	-1.063.396	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	-	-	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
Odhodki	-	-	-	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
redno vzdrževanje	-	-	-	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-1.236.051	-6.394.189	-1.063.396	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
Diskontirani neto denarni tok	-1.236.051	-6.148.259	-983.170	-17.780	-17.096	-16.439	-15.806	-15.198	-14.614	-14.052	-13.511	-12.992
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diskontirane vrednosti stroškov	1.236.051	6.148.259	983.170	17.780	17.096	16.439	15.806	15.198	14.614	14.052	13.511	12.992
Doba vračanja naložbe	-1.236.051	-7.384.310	-8.367.480	-8.385.260	-8.402.356	-8.418.794	-8.434.601	-8.449.799	-8.464.413	-8.478.465	-8.491.976	-8.504.968

Leta projekta	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Koledarska leta	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
Odhodki	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
redno vzdrževanje	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.990.211
NETO DENARNI TOK	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	1.970.211
Diskontirani neto denarni tok	-12.492	-12.011	-11.550	-11.105	-10.678	-10.267	-9.873	-9.493	-9.128	-8.777	-8.439	-8.115	768.622
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	776.424
Diskontirane vrednosti stroškov	12.492	12.011	11.550	11.105	10.678	10.267	9.873	9.493	9.128	8.777	8.439	8.115	7.802
Doba vračanja naložbe	-8.517.460	-8.529.471	-8.541.020	-8.552.126	-8.562.804	-8.573.071	-8.582.944	-8.592.437	-8.601.565	-8.610.341	-8.618.780	-8.626.895	-7.858.273

13.6. IZRAČUN FINANČNE VRZELI

V predmetnem poglavju je prikazan izračun vrzeli. Načrtovana investicija v kolesarsko omrežje ne bo ustvarjala prihodkov, zato znaša finančna vrzel 100 %.

Tabela 37: Izračun finančne vrzeli projekta

<i>IZRAČUN FINANČNE VRZELI</i>	<i>VREDNOST</i>
Skupni investicijski stroški (nediskontirani)	8.833.486,11
Od tega upravičeni stroški (EC) - v TEKOČIH cenah	2.685.925,07
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	8.367.479,93
Diskontirani neto prihodki (DNR)	0,00
1a) Najvišji upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	8.367.479,93
1b) Finančna vrzel (R=EE/DIC):	100,00%
2) Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	2.685.925,07

14 EKONOMSKA ANALIZA

V tem poglavju je v skladu z Uredbo o enotni metodologiji predstavljeno vrednotenje drugih stroškov in koristi ter presojo upravičenosti (ex-ante) v ekonomski dobi z izdelavo finančne in ekonomske ocene ter izračunom finančnih in ekonomskih kazalnikov po statični in dinamični metodi (doba vračanja investicijskih sredstev, neto sedanja vrednost, interna stopnja donosnosti, relativna neto sedanja vrednost in/ali količnik relativne koristnosti) skupaj s predstavitvijo učinkov, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem.

V ekonomski analizi je predstavljen ekonomski denarni tok investicije ter ekonomski kazalniki, ki poleg finančnih učinkov vključujejo tudi oceno ekonomskih koristi in stroškov projekta z vidika javnega partnerja. Na njihovi podlagi se presoja ekonomska upravičenost investicije. Tako je poleg pričakovanih prihodkov in odhodkov iz finančne analize potrebno oceniti tudi ekonomske koristi, ki jih bo družba imela z izvedbo obravnavane investicije. Te koristi so težje oprijemljive in zato tudi težje ocenljive. Vendar je tudi te koristi potrebno oceniti v denarni obliki, da se lahko oceni družbeno-ekonomska korist naložbe. Če naložba nima pozitivnih ekonomskih rezultatov, je naložba z družbenega vidika neupravičena.

Za izvedbo ekonomske analize smo finančno ovrednotili sledeče posredne učinke investicije:

14.1. EKONOMSKE KORISTI, KI JIH JE BILO MOŽNO OVREDNOTITI

Ekonomske koristi, ki jih je bilo možno ovrednotiti so:

- davki in prispevki vključeni v strošku investicije,
- povečanje BDP zaradi multiplikativnega učinka investicije.

Davki in prispevki, vključeni v ceno investicije

Za preračun investicijskih izdatkov in stroškov investicijskega vzdrževanja na ravni projekta smo uporabili konverzijski faktor 0,70. Stroški materiala vsebujejo 22% DDV ($100/122 = 0,82$). Nadalje ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 65 % materiala in 35 % delovne sile. V stroških delovne sile je 40 % davkov in prispevkov. Neto delež materiala znaša $0,82 * 0,65 = 0,53$, medtem ko neto delež delovne sile znaša $0,82 * 0,35 * (1 - 0,40) = 0,17$. Konverzijski faktor tako znaša $0,53 + 0,17 = 0,70$. Delež davkov in prispevkov v celoti je 0,30.

Za preračun tekočih stroškov smo ravno tako uporabili konverzijski faktor 0,70, saj ti stroški vsebujejo 22% DDV in imajo približno podobno strukturo stroškov materiala in delovne sile.

Povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka investicije

V skladu z ekonomsko teorijo in prakso, vsaka investicija poveča potrošnjo in posledično bruto družbeni proizvod (BDP) družbe. Pri tem pa se je pomembno zavedati, da investicija poveča BDP družbe za več, kot pa sama znaša. Ta učinek imenujemo multiplikacijski učinek investicije in je različen od panoge do panoge. V gradbeništvu znaša multiplikacijski učinek od 2,2 – 2,5⁸¹ in ima kot tak izjemno pomemben vpliv na ostale dejavnosti. Z drugimi besedami, povečanje investicije v gradbeništvu za 1 enoto, bo povečalo BDP družbe za 2,2 – 2,5 enote. Za potrebe ekonomske analize smo upoštevali investicijski multiplikator v višini 2,2, od tako dobljenega povečanja BDP, pa smo odšteli predmetno investicijo v kolesarsko infrastrukturo. Tako smo dobili neto multiplikativni učinek, ki ga bo investicija v barjansko kolesarsko povezavo povzročila, ter ga razdelili na 4 leta.

14.2. EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI

Predmetna investicija bo imela tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni bilo moč ovrednotiti in sicer:

- vzpostavitev povezanega sistema državnih kolesarskih povezav v regiji,
- vzpostavitev sistema vzdrževanja in upravljanja državnih kolesarskih povezav,
- vzpostavitev in označitev kolesarske povezave ob regionalni cesti,
- vodenje kolesarskega prometa po manj prometni infrastrukturi,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev,
- izboljšanje dostopnosti prebivalcev na tem območju do služb, šole ipd.,
- povečanje prehodnosti cest, zlasti v zimskem času,
- zagotovitev višje življenjske ravni in kakovosti zdravja prebivalcev.

⁸¹ Gospodarska zbornica Slovenije, Neugodna slika gradbeništva v Sloveniji – slovensko gradbeništvo je pred izjemno zahtevnimi izzivi, 24.11.2010

14.3. PRIKAZ EKONOMSKIH DENARNIH TOKOV IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV

V spodnji tabeli so prikazani ekonomski kazalniki projekta. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbenih koristi investicija upravičljiva, saj je NSV projekta pozitivna in znaša 4.490.101 EUR, količnik relativne koristnosti znaša 3,53. Sredstva investicije se povrnejo v 25 letih.

Investicija je upravičena iz naslova širših družbeno ekonomskih koristi, ki jih prinaša družbi.

Tabela 38: Ekonomski kazalniki projekta z vidika občine

Ekonomski kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	4.490.101 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	63,30%
Relativna neto sedanja vrednost	2,79
Količnik relativne koristnosti	3,53
Doba vračanja investicijskih sredstev	5 let

V spodnji tabeli so predstavljeni ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta, kar pomeni, da smo na ravni investicije upoštevali celoten investicijski strošek, ki je razdeljen med financerji. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbeno-ekonomskih koristi investicija z vidika celotnega projekta upravičljiva, saj je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 252.816 EUR.

Tabela 39: Ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta

Ekonomski kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	252.816 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	5,87%
Relativna neto sedanja vrednost	0,04
Količnik relativne koristnosti	1,04
Doba vračanja investicijskih sredstev	25 let

Tabela 40: Ekonomski denarni tok projekta z vidika občine

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1. Investicija	-123.223	-682.239	-919.169	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-123.223	-682.239	-919.169	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	-	-	1.741.970	1.741.970	1.741.970	1.741.970	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
Prihodki	-	-	-	1.756.069	1.756.069	1.756.069	1.756.069	-	-	-	-	-
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	-	-	1.756.069	1.756.069	1.756.069	1.756.069	-	-	-	-	-
Odhodki	-	-	-	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
redno vzdrževanje	-	-	-	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-123.223	-682.239	-919.169	1.741.970	1.741.970	1.741.970	1.741.970	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
Diskontirani neto denarni tok	-123.223	-649.752	-833.713	1.504.780	1.433.123	1.364.879	1.299.885	-10.019	-9.542	-9.088	-8.655	-8.243
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	1.516.958	1.444.722	1.375.926	1.310.406	-	-	-	-	-
Diskontirane vrednosti stroškov	123.223	649.752	833.713	12.179	11.599	11.046	10.520	10.019	9.542	9.088	8.655	8.243
Doba vračanja naložbe	-123.223	-772.975	-1.606.688	-101.908	1.331.215	2.696.094	3.995.980	3.985.960	3.976.418	3.967.330	3.958.675	3.950.432

Leta projekta	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Koledarska leta	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
Prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odhodki	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
redno vzdrževanje	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.990.211
NETO DENARNI TOK	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	1.976.113
Diskontirani neto denarni tok	-7.850	-7.477	-7.121	-6.782	-6.459	-6.151	-5.858	-5.579	-5.314	-5.060	-4.820	-4.590	612.729
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	617.101
Diskontirane vrednosti stroškov	7.850	7.477	7.121	6.782	6.459	6.151	5.858	5.579	5.314	5.060	4.820	4.590	4.371
Doba vračanja naložbe	3.942.581	3.935.105	3.927.984	3.921.202	3.914.744	3.908.593	3.902.735	3.897.155	3.891.842	3.886.781	3.881.962	3.877.372	4.490.101

Tabela 41: Ekonomski denarni tok z vidika celotnega projekta

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Koledarska leta	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1. Investicija	-871.315	-4.507.379	-749.607	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-871.315	-4.507.379	-749.607	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-	-	-	1.741.970	1.741.970	1.741.970	1.741.970	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
Prihodki	-	-	-	1.756.069	1.756.069	1.756.069	1.756.069	-	-	-	-	-
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	-	-	1.756.069	1.756.069	1.756.069	1.756.069	-	-	-	-	-
Odhodki	-	-	-	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
redno vzdrževanje	-	-	-	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	-871.315	-4.507.379	-749.607	1.741.970	1.741.970	1.741.970	1.741.970	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
Diskontirani neto denarni tok	-871.315	-4.292.742	-679.916	1.504.780	1.433.123	1.364.879	1.299.885	-10.019	-9.542	-9.088	-8.655	-8.243
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	1.516.958	1.444.722	1.375.926	1.310.406	-	-	-	-	-
Diskontirane vrednosti stroškov	871.315	4.292.742	679.916	12.179	11.599	11.046	10.520	10.019	9.542	9.088	8.655	8.243
Doba vračanja naložbe	-871.315	-5.164.057	-5.843.973	-4.339.193	-2.906.070	-1.541.191	-241.305	-251.325	-260.867	-269.955	-278.610	-286.853

Leta projekta	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Koledarska leta	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
investicija	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
Prihodki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odhodki	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
redno vzdrževanje	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.990.211
NETO DENARNI TOK	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	-14.098	1.976.113
Diskontirani neto denarni tok	-7.850	-7.477	-7.121	-6.782	-6.459	-6.151	-5.858	-5.579	-5.314	-5.060	-4.820	-4.590	612.729
Diskontirane vrednosti koristi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	617.101
Diskontirane vrednosti stroškov	7.850	7.477	7.121	6.782	6.459	6.151	5.858	5.579	5.314	5.060	4.820	4.590	4.371
Doba vračanja naložbe	-294.704	-302.181	-309.301	-316.083	-322.541	-328.692	-334.551	-340.130	-345.443	-350.504	-355.323	-359.913	252.816

15 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJ

15.1. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

Analiza občutljivosti je analiza učinkov sprememb nekaterih ključnih predpostavk na rezultate ocenjevanja stroškov in koristi. Merila, ki se privzamejo za izbiro kritičnih spremenljivk, se razlikujejo glede na posebnosti posamičnega projekta in jih je treba izbirati za vsak primer posebej.

V analizi občutljivosti projekta izgradnje barjanske kolesarske povezave, so upoštevane naslednje variante:

- povečanje in zmanjšanje investicijskih stroškov za 1 %
- povečanje in zmanjšanje obratovalnih stroškov za 1 %
- povečanje in zmanjšanje družbenih koristi za 1 %

V primeru predmetnega projekta se pokaže, da ta ni občutljiv na spremembo cen investicijskih stroškov, obratovalnih stroškov ter družbenih koristi. Zvišanje investicije za 1 % pri ekonomski analizi, ki ima za posledico zvišanje ekonomske neto sedanje vrednosti za 1,67 %. Omenjeni učinek je posledica dejstva, da ima zvišanje vrednosti investicije za neposredno posledico zvišanje multiplikacijskega učinka investicije na BDP ter zvišanje preostanka vrednosti investicije, oba učinka skupaj pa presežeta negativni učinek zvišanja stroška investicije. Pri tem velja poudariti, da spodnja tabela vključuje le tiste ekonomske koristi, ki jih je bilo možno ovrednotiti, medtem ko niso vanj vključene vse ostale družbene koristi, ki jih ni bilo moč ovrednotiti.

Tabela 42: Analiza občutljivosti za ekonomski denarni tok projekta izgradnje barjanske kolesarske povezave

Preizkušena spremenljivka	Sprememba finančne stopnje donosa (%) +/-	Sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) +/-	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti (%) +/-
Investicijski stroški - povečanje za 1 %	0,01%	0,97%	0,01%	1,67%
Investicijski stroški - zmanjšanje za 1 %	-0,01%	-0,97%	-0,01%	-1,67%
Stroški obratovanja in vzdrževanja - povečanje za 1 %	-0,04%	-0,06%	-0,01%	-0,67%
Stroški obratovanja in vzdrževanja - zmanjšanje za 1 %	0,04%	0,06%	0,01%	0,67%
Družbene koristi - povečanje za 1 %	/	/	0,01%	1,67%
Družbene koristi - zmanjšanje za 1 %	/	/	-0,01%	-1,67%

15.2. ANALIZA TVEGANJ

Analiza tveganj je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih učinkov. 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, narodnogospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja).

Glavna tveganja pri predmetni investiciji so tehnične in stroškovne narave, pri čemer gre zlasti za nepredvidene dogodke med gradnjo, ki bi lahko zakasnilo ali podražilo projekt. Tudi ta tveganja niso zanemarljiva, saj gre za tehnično zahtevnejši projekt. V spodnji tabeli je prikazana ocena tveganj investicije.

Tabela 43: Ocena tveganja

Kriterij	Ocena tveganja
tehnični	srednje
stroški	srednje
prihodki	nizko
vpliv na okolje	nizko
ekonomski	nizko

Izvedba projekta je nizko do srednje tvegana, najbolj je izpostavljena tehničnemu in stroškovnemu tveganju. Na pravočasen zaključek investicije in izvedbo skladno s časovnim planom bodo imele pomemben vpliv vremenske razmere. Negativnih vplivov na okolje projekt ne bo imel, ravno tako ne bo ustvarjal presežnih prihodkov.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Namen predvidene investicije je povečati prometno varnost in ekonomsko učinkovitost ter s tem boljšo povezanost prebivalcev. Občina Dobrova – Polhov Gradec ima z investicijo predvsem namen zagotavljati visoko življenjsko raven in kakovost zdravja ter bivalnega okolja vseh občanov, ter izboljšati dostopnost do gospodinjstev in drugih objektov na predmetnem območju.

Upoštevajoč finančno analizo, izvedba projekta ni upravičena, saj je neto sedanja vrednost obeh projektov negativna. Ne glede na to, da finančni kazalniki ne kažejo upravičenosti izvedbe projektov, pa je potrebno pri upravičenosti naložbe upoštevati tudi širše družbeno ekonomske koristi. V ekonomski analizi smo tako finančno ovrednotili davke in prispevke, vključene v investicijo ter multiplikacijski učinek investicije na povečanje BDP, vendar pa bo izvedba projekta imela tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni možno ovrednotiti in sicer:

- vzpostavitev povezanega sistema državnih kolesarskih povezav v regiji,
- vzpostavitev sistema vzdrževanja in upravljanja državnih kolesarskih povezav,
- vzpostavitev in označitev kolesarske povezave ob regionalni cesti,
- vodenje kolesarskega prometa po manj prometni infrastrukturi,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev,
- izboljšanje dostopnosti prebivalcev na tem območju do služb, šole ipd.,
- povečanje prehodnosti cest, zlasti v zimskem času,
- zagotovitev višje življenjske ravni in kakovosti zdravja prebivalcev.

Upoštevajoč širše družbene koristi, je investicija upravičljiva, saj je NSV projekta pozitivna, sredstva investicije pa se posledično povrnejo. Spodnja tabela prikazuje finančne in ekonomske kazalnike z vidika občine kot financerja.

Tabela 44: Finančni in ekonomski kazalniki projekta z vidika občine

Kazalnik	Finančna vrednost	Ekonomska vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-849.323 €	4.490.101 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	0,36%	63,30%
Relativna neto sedanja vrednost	0,63	2,79
Količnik relativne koristnosti	0,00	3,53
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	5 let

V spodnji tabeli so predstavljeni ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta, kar pomeni, da smo na ravni investicije upoštevali celoten investicijski strošek, ki je razdeljen med financerji. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbeno-ekonomskih koristi investicija z vidika celotnega projekta upravičljiva, saj je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 252.816 EUR.

Tabela 45: Finančni in ekonomski kazalniki z vidika celotnega projekta

Kazalnik	Finančna vrednost	Ekonomska vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-7.858.273 €	252.816 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-6,71%	5,87%
Relativna neto sedanja vrednost	0,94	0,04
Količnik relativne koristnosti	0,00	1,04
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	25 let

Upoštevajoč širše družbene koristi, je investicija upravičljiva, saj je ekonomska neto sedanja vrednost projekta izgradnje barjanske kolesarske povezave, obravnavane v predmetnem IP, pozitivna, sredstva investicije pa se posledično povrnejo. Na podlagi vsebine tega dokumenta lahko zaključimo, da je projekt »Barjansko kolesarsko omrežje« v občini Dobrova – Polhov Gradec primeren za izvedbo v obliki klasičnega javnega naročila.

Cilj predvidene investicije je zagotavljanje večje varnosti, prehodnosti in dostopnosti prebivalcev v cestnem prometu na predmetnem območju.