



Investicijski program

KOLESARSKA POVEZAVA ŽELEZNIKI - SELCA

Januar 2020



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Naročnik:



Občina Železniki
Češnjica 48, 4228 Železniki, Slovenija
Telefon: + 386 4 500 00 00, Faks: + 386 4 500 00 20
www.zelezniki.si, uprava@obcina.zelezniki.si

Predmet:

KOLESARSKA POVEZAVA ŽELEZNIKI – SELCA

(Kolesarske povezave Železnikov z zalednimi naselji)

Vrsta dokumenta:

Investicijski program

Izdelovalec:



K&Z, Svetovanje za razvoj d. o. o.
Kranjska c. 4, 4240 Radovljica
Tel.: + 386 (0) 590 28 280
Tel.: + 386 (0) 590 28 684
E-pošta: info@kz-consult.si

www.kz-consult.si

Izdelovalka:

Boža Kovač

Pričujoči dokument je pripravljen skladno z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Datum:

Januar 2020



Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj.

KAZALO

1	POVZETEK INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	6
1.1	Uvod.....	6
1.2	Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta	6
1.3	Povzetek investicijskega programa	8
2	OPREDELITEV INVESTITORJA, IZDELOVALCEV IN UPRAVLJAVCA	11
2.1	Investitor in upravljavec	11
2.2	Izdelovalec investicijskega programa	12
3	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	13
3.1	Ozadje in razlogi za investicijo	13
3.2	Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija	16
3.3	Prikaz obstoječega stanja, namenskosti, ciljev in vrste investicije	17
3.3.1	Obstoječe stanje.....	17
3.3.2	Vizija razvoja kolesarskega omrežja v Občini Železniki	18
3.3.3	Namen, cilji in vrsta investicije	19
3.4	Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti.....	21
4	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI Z ANALIZO TISTIH DELOV DEJAVNOSTI, KI SE IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE, IN TISTIH, S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN STORITEV	24
4.1.	Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje	25
5	TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	26
6	ANALIZA ZAPOSLENIH.....	33
6.1	Zaposleni z »investicijo«.....	33
6.2	Zaposleni »brez investicij« in / ali z minimalno alternativo	33
7	OPREDELITEV VREDNOSTI INVESTICIJE	33
7.1	Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni	33
7.2	Investicija po stalnih cenah in vrstah stroška	34
7.3	Investicija po tekočih cenah in vrstah stroška.....	35
8	ANALIZA LOKACIJE.....	37
8.1	Lokacija projekta	37
8.2	Urejanje s prostorskimi dokumenti	39
9	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE Z OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV	39
10	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI, SKUPAJ Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	44
10.1	Časovni načrt s popisom aktivnosti.....	44
10.2	Organizacija vodenja projekta	45
10.3	Analiza izvedljivosti	46
11	NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA.....	47
11.1	Načrt financiranja z dinamiko in viri.....	47
11.2	Izračun vrzeli - najvišjega zneska sofinanciranja projekta.....	51
12	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI	52
12.1	Finančna analiza.....	52
12.1.1	Predpostavke finančne analize	52
12.1.2	Ocena stroškov in prihodkov v ekonomski dobi projekta.....	53
12.1.3	Finančna analiza s finančnimi kazalniki	55
12.2	Ekonomska analiza.....	59
12.2.1	Opis metodologije in ključnih predpostavk.....	59
12.2.2	Prikaz ekonomskega toka v ekonomski dobi projekta	65
12.2.3	Rezultati ekonomske analize	67
12.2.4	Posredni nemerljivi učinki.....	68
13	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	69
13.1	Analiza občutljivosti	69
13.2	Analiza tveganja.....	70
14	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	71
15	PRILOGE.....	73
15.1	Seznam parcel.....	74

Seznam tabel

Tabela 1 Povzetek v DIIP obravnavanih variant.....	7
Tabela 2 Vrednost investicije in viri financiranja.....	10
Tabela 3 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....	10
Tabela 4 Izbrani kazalniki stanja in trendov, pomembnih za načrtovanje prometnega sistema v Občini Železniki.....	14
Tabela 5 Prometna obremenitev na odseku regionalne ceste R2-403/1076.....	15
Tabela 6 Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti.....	16
Tabela 7 Prometna obremenitev na odseku regionalne ceste R2-403/1076.....	17
Tabela 8 Zagotavljanje skladnosti projekta z razvojno specializacijo regije opredeljeno v RRP Gorenjske 2014-2020 in OP EKP 2014 - 2020.....	22
Tabela 9 Preglednica javnih elementov projekta.....	24
Tabela 10 Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave.....	26
Tabela 11 Prikaz osnovnih elementov odseka 1 kolesarske povezave.....	28
Tabela 12 Prikaz vrednosti odseka 1 kolesarske povezave (v EUR).....	29
Tabela 13 Prikaz osnovnih elementov odseka 2 kolesarske povezave.....	30
Tabela 14 Prikaz vrednosti odseka 1 kolesarske povezave (v EUR).....	31
Tabela 15 Upravičeni in neupravičeni stroški.....	34
Tabela 16 Vrednost investicije v stalnih cenah (EUR).....	36
Tabela 17 Vrednost investicije v tekočih cenah (EUR).....	36
Tabela 17 Opis mikrolokacij s parcelami.....	37
Tabela 19 Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja.....	41
Tabela 20 Časovni načrt.....	44
Tabela 21 Analiza izvedljivosti.....	46
Tabela 22 Viri financiranja – rekapitulacija.....	48
Tabela 23 Dinamika in viri financiranja po letih.....	49
Tabela 24 Prikaz izračuna najvišjega zneska sofinanciranja projekta iz sredstev EU (v EUR).....	51
Tabela 25 Predpostavke finančne analize.....	53
Tabela 26 Upoštevana vrednost naložbe po letih (v EUR) – stalne cene brez nepredvidenih del in poračunljivega DDV.....	53
Tabela 27 Izračun amortizacije.....	54
Tabela 28 Ocena obratovalnih in vzdrževalnih stroškov operacije (v EUR).....	55
Tabela 29 Finančni kazalniki projekta.....	56
Tabela 30 Prikaz finančnega toka investicije (v EUR).....	57
Tabela 31 Finančni tok, uporabljen za izračun finančnih kazalnikov (v EUR).....	58
Tabela 32 Predpostavke ekonomske analize.....	59
Tabela 33 Izračun osnovnih koeficientov za konverzijske faktorje.....	60
Tabela 34 Izračun konverzijskega faktorja za investicijo.....	60
Tabela 35 Izračun števila let, ki se upoštevajo pri izračunu ekonomskega preostanka vrednosti.....	61
Tabela 36 Prikaz izračuna ponderjev.....	61
Tabela 37 Izračun ekonomskih koristi – kolesarske povezave.....	62
Tabela 38 Prikaz ekonomskih koristi in ekonomskih stroškov.....	64
Tabela 39 Projekcija ekonomskega toka (EUR).....	65
Tabela 40 Izračun razmerja med koristmi in stroški.....	67
Tabela 41 Izračun ekonomskih kazalnikov.....	67
Tabela 42 Posredni učinki naložbe.....	68
Tabela 43 Analiza občutljivosti.....	69
Tabela 44 Rezultati Monte Carlo analize.....	70
Tabela 45 Ocena drugih dejavnikov tveganja in upravljanje s tveganji.....	71

Seznam slik

Slika 1 Nova paradigma prometnega načrtovanja v Občini Železniki.....	18
Slika 2 Predlog kolesarske infrastrukture v Občini Železniki (vir: CPS, 2017).....	19
Slika 3 Prikaz trase odseka 1 kolesarske povezave.....	27
Slika 3 Prikaz trase odseka 2 kolesarske povezave.....	29
Slika 4 Prikaz celotne trase nove kolesarske infrastrukture.....	32
Slika 5 Lokacija občine v Sloveniji.....	37
Slika 6 Lokacija celotne kolesarske povezave.....	38
Slika 7 Organizacijska struktura projektne skupine.....	45

Okrajšave

AP	Avtobusna postaja, avtobusno postajališče
BSC	Poslovno podporni center Kranj – Regionalna razvojna agencija Gorenjske
CPS	Celostna prometna strategija
CSF	Kritični dejavniki uspeha (angl. Critical success factors)
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DOR	Dogovor za razvoj regij
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
GOI	Gradbena, obrtniška in inštalacijska dela
IDP	Idejni projekt
IDZ	Idejna zasnova
IP	Investicijski program
JN	Javno naročilo
JPP	Javni potniški promet
JR	Javni razpis
JZP	Javno-zasebno partnerstvo
KP	Kolesarska povezava
KS	Kohezijski sklad
KS	Krajevna skupnost
M	Mejnik
Mzi	Ministrstvo za infrastrukturo
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
NRP	Načrt razvojnih programov
OE	Območna enota
OP	Operativni program
OPN	Občinski prostorski načrt
OPPN	Občinski podrobní prostorski načrt
OŠ	Osnovna šola
OU	Organ upravljanja
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
PM10	Prašni delci v zraku, s premerom do 10 mikrometrov (angl. Particulate Matter)
PT	Posredniško telo
PVO	Presoja vplivov na okolje
PZI	Projekt za izvedbo
RRP	Regionalni razvojni program
RS	Republika Slovenija
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SWOT	Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in tveganj
UD	Uporabno dovoljenje
UE	Upravna enota
ŽP	Železniška postaja
ZS	Zahodna Slovenija

1 POVZETEK INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

1.1 Uvod

Občina Železniki je leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo Železniki (CPS), s katero je načrtala vizijo nove trajnostne prometne politike v občini. V skladu s CPS je oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja opredeljeno kot eno od petih strateških stebrov nove prometne politike občine, eden ključnih ukrepov pa Razvoj omrežja za kolesarjenje.

Z Dokumentom identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je Občina Železniki februarja 2018 proučila potrebe in načine za vzpostavitev in izboljšanje kolesarske povezave, ki bi povezala občinsko središče Železniki z zalednimi naselji, in sicer:

- Povezava 1 (odsek 1): med upravnim središčem Železniki in naseljem Jesenovce
- Povezava 2 (odsek 2): med upravnim središčem Železniki in naseljem Selca in Studeno.

Projekt je bil v takšni obliki uvrščen v Dogovor za razvoj Gorenjske razvojne regije (DRR), Dopolnitev št. 1 z dne 13.7.2018 in s tem sofinanciranje iz sredstev EU in proračuna RS na podlagi Prednostne naložbe 4.4. Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020. Skupna vrednost naložbe znaša 1.611.685,02 EUR, Občina Železniki pa je upravičena do sofinanciranja v višini 1.237.859,30 EUR.

Na podlagi DIIP in DRR je Občina Železniki nadaljevala s pripravo nadaljnje projektno tehnične dokumentacije in urejanjem zemljiško-pravnih zadev za potrebe urejanja kolesarskih povezav.

Projekt v takšni obliki predstavlja ekonomsko celoto, ki ima opredeljene cilje in trajanje v skladu s točkama 21. in 37. 2. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016). V nadaljnjem besedilu investicijskega programa (IP) enačimo izraze projekt, operacija in investicija oz. naložba.¹

V skladu z navedenim je bila v sklopu Drugega povabila razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regij (Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, 19.4.2019) predlagana sprememba projekta in ustrezno popravljen obrazec 2: Predstavitev projekta. Sprememba ne vpliva na doseganje načrtovanega kazalnika OP EKP 2014-2020, t.j. število CPS v izvajanju.

1.2 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Februarja 2018 je bil izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), ki je proučil potrebe in možne načine za vzpostavitev kolesarskih povezav zalednih naselij z občinskim središčem v Železnikih:

- Povezava 1 (odsek 1): med upravnim središčem Železniki in sosesko Jesenovce
- Povezava 2 (odsek 2): med upravnim središčem Železniki in naseljem Selca

V okviru DIIP sta bili obravnavani dve varianti, in sicer i) Varianta 1: minimalna, brez naložbe in ii) Varianta 2: z naložbo v izgradnjo kolesarskih povezav med občinskim središčem Železniki in zalednimi soseskami ter naseljem Selca.

¹ "Investicijski projekt" je skupek vseh aktivnosti v okviru neke investicije, pri katerem se uporabljajo omejeni viri za pridobivanje koristi (točka 21). "Projekt" je ekonomsko nedeljiva celota aktivnosti, ki izpolnjujejo natančno določeno (tehnično-tehnološko) funkcijo in imajo jasno opredeljene cilje, na podlagi katerih je mogoče presoati, ali projekt izpolnjuje vnaprej določena merila. Projekt ima vnaprej določeno trajanje, ki je omejeno z datumom začetka in konca (točka 37).

Tabela 1 Povzetek v DIIP obravnavanih variant

Varianta 1: Minimalna (brez naložbe)		Varianta 2: Z naložbo	
Povzetek variante: Na območju ni ustrezno urejene, varne kolesarske povezave; občanom ni na voljo nobena izmed predvidene kolesarske infrastrukture		Povzetek variante: zgradi se ustrezna infrastruktura za kolesarjev, in sicer v skupni dolžini 6.750m	
Terminski okvir: ni		Terminski okvir: 2018–2022	
Vrednost investicije v stalnih cenah v € z DDV: 0,00		Vrednost investicije v stalnih cenah v € z DDV: 1.505.680,13 € (izključno infrastruktura za kolesarje)	
SWOT analiza variant			
Prednosti in koristi:		Prednosti in koristi:	
<ul style="list-style-type: none"> - Na kratek rok se sredstva proračuna Občine Železniki lahko namenijo za drug razvojni projekt v mestu. - Posamezni cenejši interventni posegi se hitreje realizirajo brez kompleksnosti in zahteve po upoštevanju smernic kolesarske infrastrukture za EU projekte. - Ni stroškov izvedbe in odkupov zemljišč. 		<ul style="list-style-type: none"> - Bistveno izboljšani pogoji za dnevno kolesarjenje na območju prednostnih kolesarskih povezav: večja varnost, sklenjenost povezav, večja udobnost. - Izvedba v skladu s smernicami države. - Uresničuje se CPS Železniki. - Naložba pospeši proces transformacije prometne politike Železnikov iz tradicionalne v trajnostno. - Večja privlačnost mesta za bivanje, delo in turizem. - Prenos izkušenj na druge kolesarske povezave v mestu. 	
<ul style="list-style-type: none"> - Slabosti in tveganja: 		<ul style="list-style-type: none"> - Slabosti in tveganja: 	
<ul style="list-style-type: none"> - Odsotnost urejene kolesarske infrastrukture pomeni nevarno uporabo obstoječih cest za kolesarje - Ceste so neprimerne z adnevno mobilnost - Odlaganje naložbe povečuje zaostanek Občine Železniki na področju prometnih politik, konkurenčnosti in nadaljnje obremenjevanje zraka. - Parcialne rešitve so pogosto za uporabnika slabše. 		<ul style="list-style-type: none"> - Dolgotrajnejše načrtovanje in usklajevanje med upravljavci cest in infrastrukture. - Zahtevni odkupi zemljišč in pridobivanje služnosti. - Finančni strošek kratkoročno višji, dolgoročno večje družbenoekonomske koristi. - Povečanje vrednosti naložbe tekom izvedbe. - Vežanost nekaterih odsekov na vzporedno finančno zahtevne rekonstrukcije cest. 	
Ocena vpliva variante			
Finančni vpliv (kratkoročni)	+++ (+3)	Finančni vpliv (kratkoročni)	--(-2)
Primernost za uporabnike	--- (-3)	Primernost za uporabnike	+++ (+3)
Družbenoekonomski vpliv	-- (-2)	Družbenoekonomski vpliv	++ (+2)
Okoljsko-prostorski vpliv	--- (-3)	Okoljsko-prostorski vpliv	+++ (+3)
Demokratičnost intervencije	0	Demokratičnost intervencije	+ (+1)
Skupna ocena	(-5)		++ (+7)

Analiza prednosti, slabosti ter pričakovanih tveganj in koristi naložbe je pokazala, da je izvedba projekta s trajnostnega, družbenoekonomskega in razvojnega vidika smiselna in nujna, če želimo pospešiti prehod občine Železniki iz tradicionalne prometne politike v mehko mobilnost. Opustitev naložbe ali njeno prelaganje v prihodnost bi bistveno zmanjšala dolgoročno konkurenčno prednost občine Železniki, tako glede kakovosti in privlačnosti bivanja ter ohranjanja zdravega življenjskega in naravnega okolja kot tudi glede dejavnikov zaposlitvenega, turističnega, podjetniškega in investicijskega razvoja. Na tej podlagi je investitor nadaljeval s pripravo projektov za nadgradnjo hrbtencičnih kolesarskih povezav, kot je bilo predvideno z Variantom 2.

1.3 Povzetek investicijskega programa

Investicijski program vsebuje vse osnovne elemente, zahtevane z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Namen projekta

Osnovni namen projekta je vzpostavitev kolesarskih povezav med občinskim upravnim središčem in zalednim naseljem Selca.

Splošni dolgoročni cilji

- Pospešiti prehod občine Železniki iz tradicionalnih motoriziranih prometnih oblik mobilnosti v trajnostno mobilnost;
- Zagotoviti pogoje za udobno, varno in privlačno kolesarjenje na ravni občine Železniki in regije;
- Povečati delež kolesarjenja v občini.

Specifični cilji projekta

- Omogočiti varne in udobne kolesarske povezave med zalednim naseljem Selca, pripadajočimi stanovanjskimi soseskami in upravnim središčem Železnikov;
- Spodbuditi prebivalce zalednih naselij in stanovanjskih sosesk k večji uporabi kolesa za potrebe dnevne mobilnosti.

Kvantificirani kazalniki	Začetna vrednost	Načrtovana vrednost ob zaključku projekta
Kazalniki OP PN 4.4		
Kazalnik rezultata: ID 4.22 Delež potovanj opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	19,80 (raven države, leto 2016, vir: MZI)	Meri se na ravni države Posreden prispevek: Predmetni kolesarski povezavi bosta povezali območja stanovanjskih in zalednih naselij z občinskim upravnim središčem, proizvodnimi in podjetniškimi conami, središčem storitvenih dejavnosti in osnovno šolo, kar bo povečalo dostopnost in interes za dnevno mobilnost s kolesom do zaposlitvenih, izobraževalnih in trgovskih središč centra občine – naselja Železniki ter posredno prispevalo k višjemu deležu potovanj opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom.
Kazalnik rezultata: ID 4.20 Emisije CO ₂ iz osebnega avtomobilskega prometa	3.604.707,00 t CO ₂ ekv (raven države, leto 2012, vir: ARSO)	Meri se na ravni države Posreden prispevek: Z izboljšanimi možnostmi za kolesarjenje za namene dnevne mobilnosti se bo postopoma zniževal današnji obseg avtomobilskega prometa, kar bo pozitivno vplivalo na znižanje emisij CO ₂ .
Kazalnik učinka: ID 4.17 Število CPS v izvajanju (kazalnik ID 4.23: Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav, km)	0 (Vir: Občina Železniki)	1 (Vir: Občina Železniki) 7,523 km
Finančni kazalnik – prispevek k doseganju okvira uspešnosti: Vložena sredstva	-	2022: 1.611.685,02 EUR (celotna vrednost operacije) oz. 1.237.859,30 EUR (Sredstva ESRR + RS)
Kazalniki projekta		
Kazalnik učinka (CPS) Število vzpostavljenih kolesarskih povezav	0	1
Kazalnik učinka: Dolžina kolesarskih povezav (brez navezav) v m / dolžina nove infrastrukture (brez navezave) v m	0 (Vir: Občina Železniki)	7.523 m - Odsek 1: KP Jesenovc – Železniki – 4.300m - Odsek 2: KP Selca – Železniki – 3.233m (Vir: projektna dokumentacija)

Naložba predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo, zato je operacija v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.

Predhodne študije in ključne strokovne podlage, na katerih je pripravljen IP

Zakonodaja in drugi predpisi na področju evropske kohezijske politike, priprave investicijske dokumentacije in izvedbe projektov:

- Uredba (EU) št. 1303/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o skupnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo, o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006;
- Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020, št. CCI 2014SI16M8PA001-1.3, z dne 30. 10. 2014, sprememba 15. 2. 2018;
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, št. CCI 2014SI16MAOP001, potrjen dne 16.12.2014 s spremembami 13.10.2016, 16.12.2017 in 11.12.2018;
- Uredba o porabi sredstev evropske kohezijske politike v Republiki Sloveniji v programskem obdobju 2014 – 2020 za cilj naložbe za rast in delovna mesta (Uradni list RS, št. 29/15, 36/16, 58/16, 69/16 – popr., 15/17, 69/17 in 67/18);
- Merila za izbor operacij v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020, verzija 2.0, oktober 2016;
- Zakon o javnih finančah (Ur. l. RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617 in 13/18);
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Ur.l. RS, št. 20/11, 57/12 in 46/16);
- Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2018 in 2019 (Ur. l. RS, št. 71/17, 13/18 -ZJF-H, 83/18 in 19/19);
- Zakon o javnem naročanju (Ur. l. RS, št. 91/15, 14/18);
- Zakon o cestah (Ur.l. RS, št. 109/2010, 48/12, 36/14 – Odl. US in 46/15 in 10/18);
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, avgust 2017;
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Ur. l. RS, št. 36/18);
- Pravilnik o kolesarskih povezavah (Ur. l. RS, št. 29/18);
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16);
- Povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2017, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019), dopolnjeno in prečiščeno besedilo št. 4:

Programi, strategije in pravni okvir regije in občine:

- Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020, RRA Gorenjske, BSC, poslovno podporni center, d. o. o., Kranj, sprejet na 9. seji Razvojnega sveta gorenjske regije in na 2. seji Sveta gorenjske regije 3. 6. 2015;
- Celostna prometna strategija Železniki, Appia d.o.o. Ljubljana in partnerji, april 2017;
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Železniki (Ur.list RS, št. 41/2013)
- Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Železniki (Ur.list RS, št. 14/2005);
- Odlok o kategorizaciji občinski javnih cest v Občini Železniki (Ur. List RS, št. 27/2012)
- Odlok o proračunu Občine Železniki za leto 2020 z Načrtom razvojnih programov, sprejet na 9. seji občinskega sveta, 19.12.2019 (Ur.list RS, št. 81/2019)).

Tehnična, investicijska in finančna dokumentacija projekta:

- Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, Polona Andrejčič Mušič, izdala Direkcija RS za ceste, Ljubljana, november 2005;

- Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7.647m, IDP št. 039-019, ki ga je izdelal ARPING d.o.o. Šentjur, odgovorni vodja projekta Bojan Preložnik, januar 2020,
- Dokument identifikacije investicijskega projekta Izgradnja kolesarske povezave Gorenjske na območju občine Železniki – Kolesarska pot Železniki – Selca (krajše: Kolesarska pot Železniki – Selca), št. sklepa 411-2/2017-002 (december 2017), dopolnitev (št. sklepa: 411-2/2017-002, februar 2018).

Organizacija za izvedbo in spremljanje učinkovit investicije

Investitor oz. nosilec projekta je Občina Železniki, ki jo zastopa mag. Anton Luznar, župan.

Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije in kontaktna oseba, vodja projekta: Peter Košir, tel.: 04 500 00 00, e-pošta: peter.kosir@obcina-zelezniki.si

Študija izvedbe – druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije

V investicijskem programu je narejena analiza izvedljivosti, ki opozarja na ključne mejnike v pripravi in izvedbi projekta. Iz analize izhaja, da ima projekt jasno upravljavsko strukturo in rešena bistvena vprašanja pripravljalne faze, vezana na projektiranje, dovoljenja in lastništvo, zato je projekt, v kolikor bodo zagotovljeni tudi načrtovani viri financiranja, izvedljiv.

Prikaz ocenjene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije

V nadaljevanju prikazujemo povzetek vrednosti in virov financiranja, ki izhajajo iz obstoječe projektne dokumentacije.

Tabela 2 Vrednost investicije in viri financiranja

Vrednost investicije	v EUR
Vrednost projekta v stalnih cenah z DDV	1.577.187,81 €
Vrednost projekta v tekočih cenah z DDV	1.611.685,02 €
Viri financiranja v tekočih cenah	
Prednostna naložba 4.4., Specifični cilj 1 – ESRR, KR ZS (80 %)	990.287,44 €
Prednostna naložba 4.4., Specifični cilj 1 – RS, KR ZS (20 %)	247.571,86 €
Občina Železniki (DDV, neupravičeni stroški)	373.825,72 €

Tabela 3 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Kazalniki	Kolesarske povezave
Finančna analiza	
Neto sedanja vrednost	-1.598.809 €
Interna stopnja donosa	Izračun ni mogoč
Ekonomska analiza	
Koeficient družbene koristnosti	1,27
Ekonomska stopnja donosa	7,94%

Ekonomski kazalniki so pozitivni, kar pomeni, da je vpliv izvedbe projekta na širše družbeno okolje pozitiven oz. so družbenoekonomske koristi izvedbe projekta večje kot stroški izvedbe.

2 OPREDELITEV INVESTITORJA, IZDELOVALCEV IN UPRAVLJAVCA

2.1 Investitor in upravljavec

Investitor in upravljavec:	Občina Železniki
Naziv operacije:	Kolesarska povezava Železniki - Selca
Naslov:	Češnjica 48, 4228 Železniki
Odgovorna oseba:	mag. Anton Luznar, župan
	Datum: _____ Podpis in žig _____
Telefon:	04/ 50 00 000
Telefaks:	04/ 50 00 020
E-mail:	uprava@obicna-.zelezniki.si
Spletna stran:	www.zelezniki.si
Matična številka:	5883148000
Davčna številka:	59920327
Zakladniški račun:	SI56 0134 6010 0007 492 (BANKA SLOVENIJE)
Kratek opis:	Občina je ustanovljena in deluje po Zakonu o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 in spremembe) in Statutu Občine Železniki. V skladu z 21. členom zakona občina med drugim opravlja tudi naloge, povezane s projektom: <ul style="list-style-type: none">- 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;- Omogoča pogoje za gospodarski razvoj občine;- Načrtuje prostorski razvoj;- V okviru svojih pristojnosti ureja, upravlja in skrbi za lokalne javne službe;- Skrbi za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravlja druge dejavnosti varstva okolja.
Odgovorna oseba za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije in kontaktna oseba:	Peter Košir
Telefon:	04 50 00 000
E-mail:	peter.kosir@obicna.zelezniki.si

2.2 Izdelovalec investicijskega programa

Naziv izdelovalca:	K & Z, Svetovanje za razvoj d. o. o.
Naslov:	Kranjska cesta 4, 4240 Radovljica
Odgovorna oseba:	Boža Kovač, direktorica
	Datum: 24.1.2020 Podpis in žig
Telefon:	+ 386 (0) 590 28 280
Telefaks:	+ 386 (0) 590 28 684
E-mail:	info@kz-consult.si
Spletna stran:	www.kz-consult.si
Matična številka:	2320371
Davčna številka:	SI 82260001
Transakcijski račun:	SI56 0510 0801 2427 632 Abanka d. d.
Kratek opis:	Leto ustanovitve: 2007 Glavne dejavnosti: K/70.220 Drugo podjetniško svetovanje Investicijska dokumentacija in CBA analize Zasnove projektov in iskanje finančnih virov Vloge za razpise, pomoč pri poročanju in evalvacijah projektov Celovito vodenje projektov in programov Razvojni programi in strategije NRP-ji, optimiziranje proračunov

3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

3.1 Ozadje in razlogi za investicijo

Občina Železniki je leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo Železniki (v nadaljevanju CPS), s katero je začrtala vizijo nove trajnostne prometne politike v občini. V skladu s CPS je oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja opredeljeno kot eno od petih strateških stebrov nove prometne politike občine, dva izmed ključnih ukrepov pa »Gradnja kolesarskega omrežja« ter »Vzpostavitev kolesarskih površin v naselju Železniki«

Ključni razlogi oz. razvojni izzivi za pristop k vzpostavitvi kolesarske povezave med osrednjim delom naselja Železniki in stanovanjskimi soseskami samega naselja Železniki (npr. Jesenovc, Na plavžu, Racovnik, Na kresu, Studeno) ter zalednim naseljem Selca so:

IZZIV 1: Uresničevanje koncepta trajnostne mobilnosti v občini Železniki

Trajnostno prometno politiko je podrobneje opredelila Celostna prometna strategija Občine Železniki (CPS). Vizija celostne ureditve prometa občine Železniki v letu 2035 je naslednja: »Občina Železniki bo prepoznala svojo ključno priložnost v trajnostni mobilnosti. Izboljšano prometno omrežje bo vplivalo na izboljšanje kvalitete življenja, zmanjšanje pritiskov na okolje ter omogočalo gospodarski in turistični napredek. V ospredje bodo postavljeni ranljivejši udeleženci v prometu, za katere bo ključnega pomena povezan in varen prometni sistem.« V skladu s CPS je Kolesarjenje opredeljeno kot eno od petih strateških stebrov nove prometne politike občine, zato je en ključnih izzivov Občine Železniki uresničevanje postavljenih ciljev na področju kolesarjenja:

- Povečanje deleža poti, opravljenih s kolsom
- Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev,
- Vzpostavitev ustrezne, povezane infrastrukture za kolesarje,
- Zagotavljanje razmer za udobno in varno uporabo koles,
- Celostna promocija kolesarjenja.

IZZIV 2: Obstoječi prometni model Železnikov temelji na cestnem omrežju in individualnem motoriziranem prometu

V občini Železniki je bilo dosedanje delo na področju načrtovanja prometa usmerjeno v reševanje trenutnih potreb in problemov. Do sprejetja VPS ni bilo postavljenih strateških načrtov, ki bi usmerjali razvoj posameznih področij prometa v smeri doseganja skupne, vnaprej določene vizije. Posamezni projekti so bili kratkoročni, pa tudi nepovezani.

Na območju občine je na področju javnega potniškega prometa razvit le avtobusni promet. Največja frekvenca avtobusnih poti je zaradi gospodarske in upravne navezanosti na relaciji Železniki – Škofja Loka. Raziskava prometnih navad občanov občine Železniki je pokazala na usmerjenost rasti deleža uporabe avtomobilov kot prevoznega načina. Občani se soočajo s številnimi omejitvami pri opravljanju vsakodnevnih poti peš ali s kolesom. Kolesarska infrastruktura na območju občine ni razvita, zato so kolesarji prisiljeni souporabljati cestišče z motornimi prometom, kar je za njih nevarno in nepriljavno.

Ker je razvoj večine dejavnosti pri obstoječih potovalnih navadah vezan na cestni promet, lahko v prihodnosti brez korenitejših sprememb pričakujemo zgolj povečevanje stroškov infrastrukture in negativnih okoljskih vplivov. Zaradi dosedanje osredotočenosti zgolj na potrebe zasebnega motoriziranega prometa pa so preostali udeleženci v prometu pogosto zapostavljeni.

Vse to zaradi množične uporabe osebne vozila s seboj prinaša nekatere negativne učinke na kakovost bivanja tako v občini kot v ciljnih zaposlitvenih središčih.

Zaostajanje v prometnem sistemu lahko začne ovirati tudi gospodarski razvoj, še posebej razvoj trajnostnega turizma v občini in zalednih naseljih. Zlasti pereče je pomanjkanje primerne infrastrukture, kot so kolesarske poti, pločnikov za pešce ter premalo fleksibilnih in konkurenčnih storitev javnih prevozov.

Tabela 4 Izbrani kazalniki stanja in trendov, pomembnih za načrtovanje prometnega sistema v Občini Železniki

Kazalnik	Železniki	Gorenjska	Slovenija
Število prebivalcev (2019, H1, SURS)	6.689	204.670	2.080.908
Število prebivalcev (2016, H1, SURS)	6.705	203.838	2.064.188
Število prebivalcev (2008, H1, SURS)	6.871	203.800	2.025.866
Povprečna starost (H1, 2019, SURS)	41,1	43,0	43,4
Delež prebivalcev, starih 0–14 let, % (2017, H1, SURS)	17,6	16,0	15,1
Delež prebivalcev, starih 65 let in več, % (2017, H1, SURS)	17,3	20,0	19,8
Prebivalstvo staro 15 in več let (2018, SURS)	5.529	171.225	1.756.203
Zaposleni	3.172	88.723	875.484
Brezposelni	103	5.921	87.657
Učenci, dijaki in študenti	522	14.930	152.610
Upokojenci	1.575	53.035	532.186
Drugi neaktivni	157	8.616	108.266
Delovno aktivno prebivalstvo po prebivališču, brez kmetov (2018, SURS)	3.103	88.346	864.381
Delovno aktivno prebivalstvo po delovnem mestu, brez kmetov (2018, SURS) število delovnih mest	2.444	75.872	864.381
Dolžina javnih cest (km, 31.12.2018, MZI)	264,646	2.137	38.601
Gostota cestnega omrežja (km na km ² , 31.12.2018, MZI)	1,6	1,5	1,9
Dolžina javnih poti za kolesarje (km, 2012, SURS)	np	np	175
Število vseh vozil (31. 12. 2008, SURS)	4.172	127.382	1.343.252
Število vseh vozil (31. 12. 2018, SURS)	4.959	147.357	1.568.896
Indeks 2018/2008	119	116	117
Število osebnih avtomobilov (31. 12. 2008, SURS)	3.385	103.271	1.045.183
Število osebnih avtomobilov (31. 12. 2018, SURS)	3.713	112.008	1.143.150
Indesk 2018/2008	110	92	91
Število osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev (31. 12. 2008, SURS)	493	507	516
Število osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev (31. 12. 2018, SURS)	555	547	549

Vir: SURS, np- ni primerljivega podatka

IZZIV 3: Dnevne migracije (cca 5.700 oseb) predstavljajo pomemben potencial za kolesarjenje

Zaposlitvene dnevne migracije ocenjujemo v obsegu cca xx oseb dnevno

Kljub temu, da je v naselju Železniki tradicionalno zelo razvita industrija, se precejšen del prebivalstva vozi na delo v druge občine, zlasti v Škofjo Loko. Kar 45% delovno aktivnega prebivalstva se vozi na delo v druge občine, kar pomeni, da je tolikšen delež delovno aktivnega prebivalstva odvisen od zaposlitve izven kraja bivanja oziroma odvisen od dnevne delovne migracije. Na podlagi dostopnih podatkov SURS (2018) ocenjujemo, da dnevno na območju Železnikov zaradi poti na delo migrira cca 5.050 oseb, saj je leta 2018:

- 1.125 oseb odhajalo na delo v druge občine
- Potencialno večina od 2.808 občanov občine dnevno migrira na znotraj območja občine Železniki
- 1.117 oseb prihaja na delo v občino Železnike.

Podrobne raziskave o načinih potovanja na delo v Železnikih še niso bile izdelane, zato predpostavljamo, da se velik del navedenih oseb vozi na delo z osebnim avtomobilom. V tem smislu teoretični potencial za prehod iz osebnega avtomobila na kolo predstavljajo:

- Prebivalci občine z delovnim mestom na območju Občine Železniki;
- Prebivalci sosednjih občin, ki niso preveč oddaljeni od mesta zaposlitve
- Zaposleni, ki bi za prevoz na delo lahko uporabljali avtobus in kolesarili do avtobusne postaje.

Potencial šolske dnevne migracije ocenjujemo v obsegu cca 650 oseb dnevno

Potencial za uporabo kolesa namesto drugih prevoznih sredstev predstavljajo tudi učenci višjih razredov osnovnih šol (cca 400), polovica dijakov (cca 150) in študenti (cca 100).

V naselju Železniki deluje 1 osnovna šola, ki ima skupaj 705 učencev. Največji potencial za kolesarjenje predstavljajo učenci višjih letnikov (cca 400). Po podatkih SURS je bilo v šolskem letu 2018/2019 v Občini Železniki 295 dijakov s stalnim prebivališčem, vsi so obiskovali srednjo šolo izven občine. V občini je bilo v enakem šolskem letu okoli 288 študentov, ki so študirali izven naselja stalnega bivališča. Predpostavljamo, da bi približno ena tretjina lahko predstavljala potencialnega uporabnika kolesarjenja. Tako dijaki kot tudi študenti predstavljajo potencial za kolesarjenje, saj bi za pot do območja javnega potniškega prometa uporabljali kolesarjenje.

IZZIV 4: Prilaganje kolesarske infrastrukture in povezav potrebam različnih ciljnih skupin in demografskim ter gospodarskim trendom

Novi mobilnostni trendi so prisotni tudi že med občani občine Železniki (ekreacijsko kolesarjenje). Prilaganje prometnih sistemov narekujejo tudi demografske spremembe (staranje prebivalstva) ter gospodarski usmeritvi občine – tudi v smeri razvoja turizma.

IZZIV 5: Nerazvita kolesarska infrastruktura ter nevarne kolesarske povezave Železnikov z zaledjem

Na območju občine ni razvita kolesarska infrastruktura, ki bi zagotavljala zveznost, urejenost in varnost za uporabnike. Obstajajo posamezni deli občine, kjer je zaradi majhnega prometa kolesarjenje po obstoječih cestah sicer dokaj varno, ne predstavljajo pa ta območja razvite kolesarske infrastrukture. Prav tako tovrstna infrastruktura ni povezana, zato ne moremo govoriti o funkcionalni mreži, ki bi bila primerna za vsakodnevno kolesarjenje do delovnega mesta, avtobusne povezave, šole, urbanega, poslovnega ali nakupovalnega središča. Na večini cest je kolesar v primerjavi z motornim prometom v podrejenem položaju. Zaradi takšnega stanja obstoječe ceste ne zagotavljajo varne udeležbe v prometu, zato se prebivalci praviloma odločajo za druge načine prevoza, tudi v samem naselju Železniki.

IZZIV 6: Rast števila kolesarjev in hkrati števila nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji

V občini Železniki je tako kot v drugih občinah opazno povečanje števila kolesarjev, kar je posledica novih trendov življenjskega sloga. V okviru CPS si je zato zastavila cilj, da je potrebno z izvajanjem vseh ukrepov doseči, ničelno smrtnost in za 50% zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženi kolesarji do leta 2025.

Predvidena nova kolesarska povezava v osrednjem delu poteka po zelo prometni državni cesti, kjer ni kolesarskih pasov niti druge kolesarske infrastrukture, poprečna letna prometna obremenitev (PLDP) na regionalni cesti R3-403/1076 pa za leto 2018 znaša 5.379. Prometne obremenitve navedene ceste glede na vrsto vozil so prikazane v tabeli v nadaljevanju.

Tabela 5 Prometna obremenitev na odseku regionalne ceste R2-403/1076

Vrsta vozil	Prometna obremenitev (vozil/dan)
Motorji	75
Osebna vozila	4.641
Avtobusi	40
Lahka tovorna vozila < 3,5 t	407
Srednja tovorna vozila 3,5-7,5 t	68

Vrsta vozil	Prometna obremenitev (vozil/dan)
Težka tovorna vozila > 7,5 t	75
Tovorna s prikolico	25
Vlačilci	48
Σ	5.379

Vir: DRSI

3.2 Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija

Za uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva morajo biti izpolnjeni določeni pogoji, ki zadoščajo potrebam ciljne skupine. V tem pogledu je še posebej pomembna varna in udobna kolesarska infrastruktura ter neposrednost povezave, ki omogoča dnevno mobilnost med zalednimi naselji ter soseskami in upravnim, zdravstvenim, oskrbnim, izobraževalnim središčem Železnikov ter prometnim vozliščem. Zelo pomemben vidik je tudi povezanost in neprekinjenost površin za kolesarje. V Tabeli 6 je prikazana analiza potreb ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti. Upoštevanje potreb različnih ciljnih skupin predstavlja pomemben dejavnik prihodnje uporabe novozgrajene kolesarske infrastrukture.

Tabela 6 Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti

Ciljna skupina	Opis potreb
Neposredna ciljna skupina iz zalednih naselij in povezanih stanovanjskih sosesk	
Zaposleni	Hitra in varna dostopnost do delovnega mesta ali mobilnostnega vozlišča (AP) Varno parkiranje kolesa, zadostno število parkirnih mest za kolesa Znižanje stroškov za prihod na delo Krepitev zdravja
Šolajoči otroci in mladina ter njihovi starši	Varna in udobna kolesarska povezava do šole (predvsem srednje šole oz. dijaki) Varno parkiranje kolesa ali skiroja Zadostno število stojal za kolesa, še posebej ob šoli in na mobilnostnih vozliščih Večja neodvisnost otrok, zmanjšanje potreb staršev po prevozu otrok v šolo Krepitev zdravja in motorike otrok in mladine Znižanje stroškov prevozov otrok v šolo in na popoldanske dejavnosti (športni park ob trasi, bazen)
Prebivalci zalednih naselij in povezanih sosesk	Večja privlačnost in kakovost življenjskega prostora Večja varnost in kakovost javnih površin Znižanje izpustov toplogrednih plinov in hrupa Alternativne oblike mobilnosti
Starejši (aktivni upokojenci)	Varne in udobne kolesarske povezave do občinskega središča, do ključnih institucij (zdravstveni dom, izobraževalna in rekreacijska središča, nakupovalna središča, prometno vozlišče ...) Večja neodvisnost Krepitev zdravja
Obiskovalci	Mobilnost med prometnimi vozlišči in objekti v okolici naselja Železnikov in obratno - dostop s kolesom do avtobusne postaje
Posredni deležniki	
Občina Železniki – kot institucija	Sodobna, trajnostna in vključujoča razvojna politika Dolgoročna konkurenčnost mesta Dostop do razpoložljivih finančnih sredstev Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom Optimizacija naložb – sočasna gradnja kolesarske ter druge prometne in komunalne infrastrukture
Podjetja	Znižanje stroškov za prihod na delo Zdravje zaposlenih Večja pretočnost cestnega prometa v občini

3.3 Prikaz obstoječega stanja, namenskosti, ciljev in vrste investicije

3.3.1 Obstoječe stanje

Raziskava prometnih navad občanov občine Železniki kaže na usmerjenost rasti deleža uporabe avtomobilov kot prevoznega načina. Prevlada motornega prometa je vidna tudi v prostoru. Gost promet v jutranjih urah je med drugim posledica slabih potovalnih navad prebivalcev, ki se tudi pri premagovanju krajših razdalj odločajo za uporabo avtomobilov. Na prevlado uporabe avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva vpliva osredinjenost gradnje infrastrukture za motorni promet, slabo organiziran javni potniški promet in slabe razmere za pešačenje ter kolesarjenje. Slabo organiziran javni prevoz vpliva na večji delež dnevnih migrantov, ki se na delo vozijo z lastnim prevozom. Poleg tega se številna naselja spoprijemajo s preveliko oddaljenostjo od središča Železnikov, kjer je večina oskrbnih, upravnih in drugih funkcij, zato so občani primorani uporabljati osebna vozila.

Analiza, ki je bila izdelana vzporedno z izdelavo CPS kaže, da je potencial v občini za kolesarjenje še neizkoriščen in predstavlja veliko priložnost za izboljšanje obstoječega stanja. Osrednja os ob Selški Sori predstavlja uravnan del, na tem območju pa je hkrati tudi največja zgoščitev prebivalstva in gospodarskih, upravnih in storitvenih aktivnosti, ki se izvajajo v občini. Železniki so razpotegnjeno naselje, kar povečuje razdalje, vendar je za velik del mestnega prebivalstva kljub vsemu mogoč pes dostop do večine aktivnosti.

Na drugi strani predstavlja kolo dobro alternativo avtomobilu za vožnjo na krajše razdalje (do 10km). Ugotovljeno je bilo, da je v 10 minutah mogoč dostop s kolesom do središča Železnikov iz vasi Selca, iz vasi Dolenja vas pa v 15 minutah. V razikavi je 16% anketiranih občanov kot najbolj pogosto uporabljen način prevoza navedlo kolo ali pešačenje. S smotrnim spodbujanjem pešačenja in kolesarjenja je izboljšanje tega deleža v prid kolesarjenju možno in realno pričakovano tudi v bližnji prihodnosti.

Na območju občine ni vzpostavljene kolesarske infrastrukture, ki bi omogočala varno kolesarjenje za vse potencialne skupine uporabnikov, s posebnim poudarkom na uporabi osnovnošolske mladine in starejših od 65 let.

- Obstoječe stanje infrastrukture na trasi predvidene nove kolesarske povezave Selca - Železniki

V okviru projekta je predvidena vzpostavitev kolesarske infrastrukture na trasi Selca – Železniki. Gre za kolesarsko povezavo, ki bo povezala zaledno naselje Selca z občinskim središčem Železniki na eni strani ter stanovanjske soseske Železnikov s središčem občine. Gre za eno pomembnejših povezav med urbanim središčem Železnikov (avtobusna postaja, upravni center, storitvene dejavnosti, osnovna šola, proizvodne in poslovne cone). Na povezavo gravitira nekaj stanovanjskih sosesk naselja Železniki (Jesenovec, Na Plavžu, Racovnik, Na kresu, Studeno). Povezava sosesk in zalednega naselja je pomembna, kajti navedena območja povezuje s pomembnimi upravnimi, storitvenimi in proizvodnimi dejavnosti. Zato je aktualna v obe smeri.

Predvidena nova kolesarska povezava v osrednjem delu poteka po zelo prometni državni cesti, kjer ni kolesarskih pasov niti druge kolesarske infrastrukture, poprečna letna prometna obremenitev (PLDP) na regionalni cesti R3-403/1076 pa za leto 2018 znaša 5.379. Iz navedenega je razvidno, da gre za zelo obremenjen cestni odsek, po katerem mešana uporaba s prometom (t.i. sharrow), skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah, ni dovoljena.

Tabela 7 Prometna obremenitev na odseku regionalne ceste R2-403/1076

Vrsta vozil	Prometna obremenitev (vozil/dan)
Motorji	75
Osebna vozila	4.641
Avtobusi	40

Vrsta vozil	Prometna obremenitev (vozil/dan)
Lahka tovorna vozila < 3,5 t	407
Srednja tovorna vozila 3,5-7,5 t	68
Težka tovorna vozila > 7,5 t	75
Tovorna s prikolico	25
Vlačilci	48
Σ	5.379

Vir: DRSI

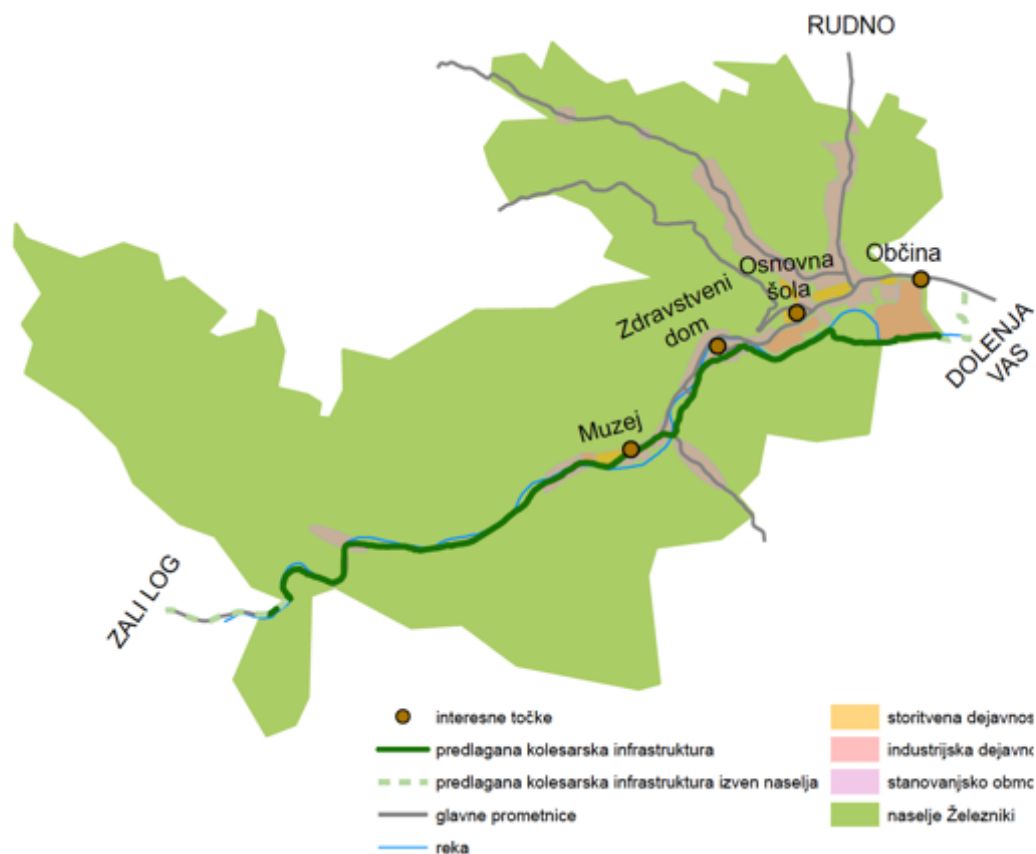
3.3.2 Vizija razvoja kolesarskega omrežja v Občini Železniki

CPS Železniki postavlja strateške cilje prehoda iz konvencionalne v trajnostno mobilnost (Slika 1). Vizija na področju koelsarjenja je prebivalcem občine železniki približati kolesarjenje kot možnost alternativnega prevoznega sredstva in s tem trajnostne mobilnosti. Občina Železniki želi postati kolesarjem prijazna občina, kar namerava doseči z urejenim in neprekinjenimi kolesarskimi povezavami v naselju in zunaj njega, tudi na območju celotne občine. S kolesarskimi potmi bo močno izboljšana prometna varnost, zato bo kolesarjenje postalo pomemben in trajosten način mobilnosti.



Slika 1 Nova paradigma prometnega načrtovanja v Občini Železniki

V okviru CPS je izdelan tudi osnovni koncept koelsarskih povezav v občini, kar je razvidno iz slike v nadaljevanju.



Slika 2 Predlog kolesarske infrastrukture v Občini Železniki (vir: CPS, 2017)

3.3.3 Namen, cilji in vrsta investicije

Namen projekta

Osnovni namen projekta je vzpostavitev kolesarskih povezav med občinskim upravnim središčem in zalednim naseljem Selca.

Splošni dolgoročni cilji

- Pospešiti prehod občine Železniki iz tradicionalnih motoriziranih prometnih oblik mobilnosti v trajnostno mobilnost;
- Zagotoviti pogoje za udobno, varno in privlačno kolesarjenje na ravni občine Železniki in regije;
- Povečati delež kolesarjenja v občini.

Specifični cilji projekta

- Omogočiti varne in udobne kolesarske povezave med zalednim naseljem Selca, pripadajočimi stanovanjskimi soseskami in upravnim središčem Železnikov;
- Spodbuditi prebivalce zalednih naselij in stanovanjskih sosesk k večji uporabi kolesa za potrebe dnevne mobilnosti.

Kvantificirani kazalniki	Začetna vrednost	Načrtovana vrednost ob zaključku projekta
Kazalniki OP PN 4.4		
Kazalnik rezultata: ID 4.22 Delež potovanj opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom	19,80 (raven države, leto 2016, vir: MZI)	Meri se na ravni države Posreden prispevek: Predmetni kolesarski povezavi bosta povezali območja stanovanjskih in zalednih naselij z občinskim upravnim središčem, proizvodnimi in podjetniškimi conami, središčem storitvenih dejavnosti

Kvantificirani kazalniki	Začetna vrednost	Načrtovana vrednost ob zaključku projekta
		in osnovno šolo, kar bo povečalo dostopnost in interes za dnevno mobilnost s kolesom do zaposlitvenih, izobraževalnih in trgovskih središč centra občine – naselja Železniki ter posredno prispevalo k višjemu deležu potovanj opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in javnim potniškim prometom.
Kazalnik rezultata: ID 4.20 Emisije CO ₂ iz osebnega avtomobilskega prometa	3.604.707,00 t CO ₂ ekv (raven države, leto 2012, vir: ARSO)	Meri se na ravni države Posreden prispevek: Z izboljšanimi možnostmi za kolesarjenje za namene dnevne mobilnosti se bo postopoma zniževal današnji obseg avtomobilskega prometa, kar bo pozitivno vplivalo na znižanje emisij CO ₂ .
Kazalnik učinka: ID 4.17 Število CPS v izvajanju (kazalnik ID 4.23: Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav, km)	0 (Vir: Občina Železniki)	1 (Vir: Občina Železniki) 7,523 km
Finančni kazalnik – prispevek k doseganju okvira uspešnosti: Vložena sredstva	-	2022: 1.611.685,02 EUR (celotna vrednost operacije) oz. 1.237.859,30 EUR (Sredstva ESRR + RS)
Kazalniki projekta		
Kazalnik učinka (CPS) Število vzpostavljenih kolesarskih povezav	0	1
Kazalnik učinka: Dolžina kolesarskih povezav (brez navezav) v m / dolžina nove infrastrukture (brez navezave) v m	0 (Vir: Občina Železniki)	7.523 m - Odsek 1: KP Jesenovec – Železniki – 4.300m - Odsek 2: KP Selca – Železniki – 3.233m (Vir: projektna dokumentacija)

Vrsta investicije

Vrsta projekta:

Tip infrastrukture

Vrsta objekta glede na zahtevnost:

Investicijski

Javna infrastruktura. Naložba predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo, zato je operacija v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.

Prometna infrastruktura, vključno s kolesarskimi povezavami: investicijsko-vzdrževalna dela v javno korist:

Gre za rekonstrukcijska dela predvidena kot vzdrževalna dela v javno korist v skladu z 2. členom ter četrtem odstavkom 3. člena in 195. členom Zakona o graditvi objektov (ZGO-1-UPB1, Ur. L. RS, št. 102/2004 z vsemi veljavnimi spremembami) ter 18. členom Zakona o cestah (Zces-1, Ur. I. RS, št. 109/2010 z vsemi veljavnimi spremembami) in Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur. I. RS 7/2012).

3.4 Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti

Projekt je usklajen z vsebinami, cilji in ukrepi ključnih državnih, regionalnih in občinskih strateških razvojnih dokumentov, strategij in politik ter zahtevami drugega povabila Dogovora za razvoj regije (13.11.2107, sprememba 13.12.2017 in novo povabilo 6.5.2019).

Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020

Operativni program je krovni dokument za uresničevanje kohezijske politike v RS. Projekt je skladen z nameni četrte prednostne osi "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4 "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih" in Prednostne naložbe 4.4. "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi".

Projekt prispeva k specifičnemu cilju prednostne naložbe 'Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih' (str. 95 OP, Poglavje 2.4.6), ker na območju občine Železniki:

- Vzpostavlja kolesarske povezave kot alternativo motoriziranemu prometu za vsakodnevno migracijo med občinskim središčem in zalednimi naselji;
- Posredno spodbuja večjo uporabo mehkih oblik mobilnosti, vključno z javnim potniškim prometom;
- Posredno na dolgi rok prispeva k zmanjševanju izpustov CO₂ v mestu Železniki in posredno tudi v drugih urbanih središčih kamor zaradi zaposlitve, šolanja ali drugih opravkov (predvsem Škofja Loka) dnevno migrira več kot sto občanov Železnikov.

Vizija Slovenije 2050, Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, Ljubljana, 2016, <https://slovenija2050.si/>
Projekt sovпада s konceptom Vizije Slovenija 2050, s katero se poudarja nekatere istovrstne vrednote in elemente, še zlasti i) kakovostno življenje in ii) identiteto, posredno pa tudi iii) učenje za življenje, iv) inovativno družbo in v) zaupanje. Projekt v mestno okolje Kranja uvaja koncept trajnostne urbane mobilnosti, kar se sklada z ambicijo Vizije Slovenija 2050, ki trajnostno mobilnost prepoznava kot pomembno presečno temo, ki podpira in omogoča razvoj vseh ostalih razvojnih stebrov (str. 34).

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS), Ministrstvo za okolje, prostor in energijo (Ur. l. RS, št. 76/2004)

Projekt je skladen s SPRS, njenimi izhodišči, cilji in prioritetami, ki se nanašajo na urbani razvoj in razvoj prometnih sistemov. Cilji projekta temeljijo na istih izhodiščih in načelih kot SPRS, med katerimi gre izpostaviti: i) celostni pristop, ii) trajnostni razvoj oz. vzdržni prostorski razvoj in še zlasti iii) povezanost in usklajenost prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnjo gospodarske javne infrastrukture.

Z dograditvijo kolesarskih povezav med občinskim središčem Železnikov in zalednimi naselji izgrajujemo celovito kolesarsko omrežje in prometni sistem, ki dopolnjuje obstoječe oblike prometa, se smiselno navezuje na sosednja občinska središča, izboljšuje trajnostno dostopnost do javnih funkcij s kolesom in javnim potniškim prometom ter tako zmanjšuje negativne vplive na okolje, s čimer uresničujemo ključne usmeritve prometnega in poselitvenega omrežja SPRS (str. 25–26). Nadalje SPRS na str. 45 posebej poudarja potrebo, da se na območju mest in drugih naselij izgrajuje kolesarsko omrežje za dnevno migracijo na krajših razdaljah, kar je neposredni namen predmetnega projekta.

Strategija razvoja prometa v RS, 29.7.2015 in Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, Vlada RS, 20/16

Naložba je skladna z vizijo Strategije razvoja prometa v RS v Sloveniji po zagotavljanju trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe prebivalstva Slovenije. Hkrati uvajanje spremljajoče kolesarske opreme dopolnjuje usmeritve razvoja cestne infrastrukture iz resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030, ki težijo k zagotavljanju

ustreznega standarda dostopnosti, okoljevarstvenih zahtev in varnosti v prometu. Predmetna naložba povečuje izbiro pri dostopnosti zalednih naselij ter z okoljsko sprejemljivejšo obliko mobilnosti predstavlja alternativo motoriziranemu prometu (str. 205 strategije).

Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020, RRA Gorenjske, BSC, poslovno podporni center, d. o. o., Kranj, sprejet na 9. seji Razvojnega sveta gorenjske regije in na 2. seji Sveta gorenjske regije 3. 6. 2015.

Predmetni projekt doprinaša k uresničevanju ciljev četrtega razvojnega področja RRP Gorenjske "Okolje, prostor in infrastruktura", še zlasti cilja 'povečati delež potnikov v javnem prevozu'. Investicijski ukrepi regije med strateškimi prednostnimi naložbami vključujejo izgradnjo kolesarske mreže in drugih ukrepov trajnostne mobilnosti (regijski projekt Trajnostna in zelena mobilnost in mreža kolesarskih poti) (str. 73–74). Kolesarjenje je opredeljeno kot strateški projekt Gorenjske regije v okviru izhodišč teritorialnega dialoga v okviru dogovora razvoja regij.

Tabela 8 Zagotavljanje skladnosti projekta z razvojno specializacijo regije opredeljeno v RRP Gorenjske 2014-2020 in OP EKP 2014 - 2020

	Prispevek	Utemeljitev
a	Učinek na gospodarsko rast in delovna mesta	Neposreden: Ocenjen je manjši neposreden gospodarski učinek, ki bo zaznan pri podjetjih vključenih v pripravo projekta, izvedbo gradbenih del in kasneje vzdrževanje. Posreden učinek: Pričakovan je pomemben posreden gospodarski učinek zaradi: <ul style="list-style-type: none"> - izboljšanja konkurenčnosti območja občine z vidika kakovostnega in sodobnega infrastrukturnega okolja in dvig privlačnosti za turizem; - znižanja stroškov prihoda na delo oz. krepitev zdravja zaposlenih (znižanje bolniškega staliva); - večjih prihodkov v sektorju potniškega prometa; - priložnosti za razvoj mikro / socialnega podjetništva na področju podpore kolesarjem (servisi, prevoz, prodaja opreme..)
b	Učinek na razvoj človeškega potenciala	Neposreden: Ocenjen je manjši neposreden učinek na krepitev tehničnih in upravljaljskih kadrovskih kompetenc oseb in strokovnjakov, ki bodo neposredno vključeni v zasnovano, organiziranje in izvajanje projekta. Posreden učinek: Pričakovan učinek zaradi na razvoj človeškega kapitala je možen zaradi: <ul style="list-style-type: none"> - spodbujanja aktivnega življenjskega sloga zaradi povečanega kolesarjenja, - novih zaposlitvenih priložnosti v sektorju kolesarstva, - možnosti druženja in socializacije občanov – skupnost kolesarjev.
c	Vpliv na okolje	Posreden učinek: Povečan delež kolesarskega prometa bo imel v povezavi z zmanjšanjem avtomobilskega osebne prometa ugoden vpliv na izboljšanje stanja okolja, v povezavi manjšimi emisijami trdnih delcev in CO ₂ . Manjše emisije bodo ugodno vplivale na blaženje podnebni sprememb, posredno pa se (zaradi zgoraj naštetega) izboljšuje tudi kakovost bivanja v stanovanjskih soseskah, ki se nahajajo neposredno ob kolesarski povezavi.
d	Prispevek k ciljem prostorskega razvoja regije	Neposreden učinek: Z načrtovanim projektom se bodo izboljšale trajnostne prometne povezave na območju in prometna dostopnost bližnjih naselij ter nanje povezanih sosesk in drugih naselij z občinskim središčem. Posreden učinek: Ureditve znotraj mesta bodo povečale atraktivnost urbanega območja Železnikov
e	Sinergijski učinek med nameni iz prvih štirih točk (a-d)	Pomemben sinergijski učinek: Vsi navedeni učinki so medsebojno povezani in soodvisni. Projekt s sodobnejšo infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti izboljšuje dostopnost, podobo prostora, stanje okolja ter krepi konkurenčnost območja Železnikov tako z gospodarskega vidika kot z vidika privlačnosti in kakovosti za bivanje in turizem. Preko bolj zdravega načina življenja ugodno vpliva na razvoj človeškega potenciala. Z izborom kolesarskih povezav med mestom in zaledjem prispevamo k enakomernemu razvoju občine in regije.
f	Sinergijski učinek z drugimi projekti	Projekt smiselno dopolnjuje ostale projekte v občini povezane z uresničevanjem CPS Železniki: <ul style="list-style-type: none"> - ureditev površin za pešce, - rekonstrukcije cest za izboljšanje varnosti udeležencev v prometu
g	Sinergijski učinek glede regionalne celovitosti, razvojne specializacije in med regionalnega sodelovanja	Projekt prispeva k razvojni specializaciji Gorenjske regije – trajnostna mobilnost – 's kolesom na vrh'. Z urejanjem kolesarskih povezav v občini bomo pomembno doprinesli k skupni kolesarski mreži regije.

	Prispevek	Utemeljitev
h	Učinek na vložena finančna sredstva	Investicijska vrednost je sorazmerna glede na predlagane aktivnosti znotraj projekta. Glej tudi poglavje Analize stroškov in koristi v Poglavju 12 tega dokumenta.

Razvojni program Občine Železniki za obdobje 2009-2015, september 2009

Naložba uresničuje vizijo in razvojne cilje občine, ki so usmerjeni v enakomeren razvoj celotnega območja občine z upoštevanjem specifičnih posebnosti. Med drugim razvojni program občine opredeljuje dolgoročne razvidne cilje, ki se na področju okolja in prostora nanašajo tudi na »ureditev pohodnih poti in kolesarskih stez« (str. 45).

Celostna prometna strategija Občine Železniki, sprejeta aprila 2017 na seji Občinskega sveta Občine Železniki

Naložba v vzpostavljanje kolesarskih povezav predstavlja pomemben prispevek k uresničevanju vizije nedavno sprejete Celostne prometne strategije Železniki: »Občina Železniki bo prepoznala svojo ključno priložnost v trajnostni mobilnosti. Izboljšano prometno omrežje bo vplivalo na izboljšanje kvalitete življenja, zmanjšanje pritiskov na okolje ter omogočalo gospodarski in turistični napredek. V ospredje bodo postavljeni ranljivejši udeleženci v prometu, za katere bo ključnega pomena povezan in varen prometni sistem.« Projekt posredno naslavlja vseh petih strateških ciljev CPS, in sicer:

- trajnostno načrtovanje mobilnosti
- promocija hoje kot pomembnega načina potovanja
- razvoj javnega potniškega prometa
- izkoriščanje potenciala kolesarjenja
- optimizacija motornega prometa.

Izvedbeno se projekt navezuje na uresničevanje tretjega stebra strategije – Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potenciala kolesarjenja, saj ima občina Železniki veliko neizkoriščenih potencialov na področju kolesarjenja. S projektom uresničujemo 75 % cilja Vzpostavitve ustrezne, povezane infrastrukture za kolesarjenje.

Odlok o proračunu Občine Železniki za leto 2020 z Načrtom razvojnih programov, sprejet na 9. seji občinskega sveta, 19. 12.2019 (Uradni list RS, št. 81/2019)

Projekt je vključen v veljavni Načrt razvojnih programov proračuna Občine Železniki za obdobje 2020-2023, in sicer NRP ob146-17-0023 Kolesarska povezava Železniki - Selca. V skladu s pogoji javnega poziva bodo usklajeni nazivi, vrednosti in dinamika NRP.

4 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI Z ANALIZO TISTIH DELOV DEJAVNOSTI, KI SE IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE, IN TISTIH, S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN STORITEV

Projekt Kolesarske povezave Železnikov z zalednimi naselji vključuje izgradnjo kolesarske infrastrukture, skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah. Z vidika vrste infrastrukture gre za javno komunalno infrastrukturo skupne rabe, ki je namenjena vsem uporabnikom brezplačno. Stroške za tekoče in investicijsko vzdrževanje krije občinski proračun.

Navedena dejavnost sodi v okvir javnih nalog, ki je v pristojnosti lokalne skupnosti. V skladu z 21. členom Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 72/93 in spremembe) in Statutom Občine Železniki občina med drugim opravlja naslednje naloge, povezane z izvajanjem tega projekta:

- 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;
- Načrtuje prostorski razvoj;
- Skrbi za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravlja druge dejavnosti varstva okolja.

Naložba po Odloku o lokalnih gospodarskih javnih službah v občini Železniki sodi:

- i) na področje izbirnih lokalnih javnih gospodarskih služb, in sicer primarno na področje vzdrževanja prometnih površin, objektov in naprav na, ob ali nad vozišči državnih cest, ki so namenjene urejanju prometne ureditve oziroma varnemu odvijanju prometa skozi naselja (6. člen Odloka),
- ii) na področju obveznih lokalnih gospodarskih javnih služb: vzdrževanje občinskih javnih cest, urejanje in čiščenje javnih površin (4. člen odloka).

Naloga lokalne skupnosti je izgradnja javne prometne in komunalne infrastrukture, s katero pa upravlja izvajalec javne službe za območje občine. Upravljavalec javnih cest je Občina Železniki.

Tabela 9 Preglednica javnih elementov projekta

	Prometna infrastruktura (kolesarske, pločniki, ceste)
Pristojnost po Zakonu o lokalni samoupravi	DA - Gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine
Gospodarska javna služba	DA Urejanje javnih poti, površin za pešce in zelenih površin je skladno z Odlokom o gospodarskih javnih službah v Občini Železniki obvezna javna služba, v delu tudi kot izbirna javna služba.
Predvidena javna storitev	DA Javna prometna infrastruktura
Predvideni upravljavec	Občina Železniki
Pridobivanje prihodkov s prodajo storitev na trgu	NE Uporaba prometne infrastrukture vključno z infrastrukturo za kolesarje bo brezplačna in pod enakimi pogoji dostopna za vse skupine prebivalstva. Sredstva za vzdrževanje in urejanje bo zagotavljala Občina Železniki v vsakoletnem proračunu.
Predvideno povečanje uporabe	DA – kolesarska infrastruktura NE – cestna infrastruktura

Na podlagi analize lahko ugotovimo, da je povečano uporabo možno pričakovati na infrastrukturi, ki se gradi na novo, in sicer na kolesarski infrastrukturi.

4.1. Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje

Storitev: Kolesarska infrastruktura v skupni dolžini 7.523 m
Javna storitev, gospodarska javna služba.

Prihodki od prodaje: Niso predvideni, ker gre za brezplačno uporabo kolesarskega omrežja.

Ocenjeno število uporabnikov v prvem letu po zaključku naložbe: cca 200 kolesarjev na dan, ki je primeren za kolesarjenje (upoštevani uporabnik in ne število njegovih dnevnih voženj po povezavi).

Projekcija števila uporabnikov kolesarskega omrežja na kolesarski povezavi

Pričakovano število uporabnikov kolesarskega omrežja na kolesarski povezavi ocenjujemo na podlagi naslednjih predpostavk:

- Pričakovano izrabo merimo v oceni povprečnega števila kolesarjev na dan, primeren za kolesarjenje na predmetni trasi;
- Ločimo dve ciljni skupini:
 - o Dnevne migrante na delo in v šolo, ki s kolesom dostopajo do avtobusne postaje v Železnikih ali povezavo uporabljajo za dostop do delovnega mesta vzdolž oziroma v zaledju kolesarske povezave;
 - o Ostale prebivalce (starejšo populacijo), ki s kolesom dostopa do oskrbnih funkcij v obeh naseljih oziroma vzdolž trase ali kolesarsko povezavo uporablja za dostop do vrtičkov ali točk dnevne rekreacije v zaledju mesta;
- Število dnevnih migrantov v obsegu 5.070 oseb v občini Železniki smo ocenili na podlagi analize podatkovne baze SURS o številu delovno aktivnih oseb in številu dijakov po njihovem kraju dela in kraju prebivališča ter podatka o številu osnovnošolcev in študentov po kraju bivanja za leto 2019 oz. v šolskem letu 2018/2019;
- Število starejše populacije (starejši nad 65 let) v obsegu 692 izhaja iz podatka SURS za leto 2019 o številu in starostni strukturi stalnega prebivalstva v naseljih Železniki, Studeno in Selca;
- V občini je danes zelo malo poti v službo opravljenih s kolesom. Cilj CPS je v Občini Železniki do leta 2023 povečati delež kolesarjenja v šolo ali službo na 30 %. Za potrebe projekcije rabe smo upoštevali, da bo prvo leto po zaključku projekta 10 % dnevnih migrantov uporabljalo kolo za dostop do delovnega mesta oz. do postaje javnega potniškega prometa od koder bo nadaljevalo vožnjo na delo z vlakom ali avtobusem. V primeru starejših smo delež ciljne populacije, ki kolesari prepolovili na 5%.
- Pri potencialnih dnevnih migrantih smo predpostavili, da jih ena tretjina uporablja predmetno traso za dostop do dnevnega cilja, v primeru starejših občanov pa 50 %, saj smo upoštevali izključno starejše prebivalce obeh naselij, za katere predmetna povezava predstavlja osrednjo kolesarsko hrbtenico za dnevno oskrbo.

Zaključek: Na osnovi navedenih predpostavk je v Tabeli 10 prikazan indikativni izračun ocene pričakovane stopnje izrabe zmogljivosti, ki pokaže, da bo povprečna skupna izkoriščenost kolesarske povezave v prvem polnem letu po zaključku projekta znašala okrog 200 uporabnikov na povprečen kolesarski delovni dan. Ob upoštevanju dejstva, da se vsak uporabnik predvidoma vrne domov oz. na svoje izhodišče po isti poti, je dejansko opravljeno število prevozov na kolesarski povezavi podvojeno, torej 400.

V kolikor ocenjeni rezultat primerjamo s podatkom o dnevni obremenjenosti cest, ki dosega preko 5.000 PLDP, ugotovimo, da na navedenih povezavah že z navedenim posegom lahko prispevamo k znižanju obremenjenosti mesta z osebnimi vozili za 8 % ter s tem k ekonomski upravičenosti projekta. Z nadaljnjo promocijo in napovedano vzpostavitvijo omrežja izposoje koles na mobilnostnih vozliščih ter povečano rabo električnih koles je pričakovati porast ocenjenega števila dnevnih uporabnikov.

Tabela 10 Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave

Kolesarska infrastruktura	
A. OCENA DNEVNIH MIGRANTOV NA DELO IN V ŠOLO	
Potencial dnevnih migrantov na delo ali v šolo na območju Občine Železniki (v, iz in znotraj občine)	5.700
Delež potencialnih kolesarjev	15%
Delež uporabnikov infrastrukture na trasi	33 % potencialnih kolesarjev kolesari po predmetni kolesarski povezavi
Ocena povprečnega št. uporabnikov na dan	282
B. OCENA UPORABNIKOV STAREJŠIH OD 65 LET za potrebe dnevne oskrbe v mestu oz. nakupovalnem središču ali dnevno rekreacijo)	
Število prebivalcev naselju (SURs 2019, H1)	Železniki: 2.958, od tega 534 starejših od 65 let Studeno: 203, od tega 34 starejših od 65 let Selca: 688 od tega 124 starejših od 65 let SKUPAJ: 3.849, od tega 692 starejših od 65 let
Delež potencialnih kolesarjev oz. pešcev	10 % (33% doseganje realizacije cilja CPS)
Delež uporabnikov infrastrukture na trasi	50 % potencialnih kolesarjev kolesari po predmetni kolesarski povezavi
Ocena povprečnega št. uporabnikov na dan	35
SKUPAJ OCENA ŠTEVILA UPORABNIKOV/ DAN	317

5 TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

S tehničnega vidika je projekt izgradnje in vzpostavitve kolesarske povezave razdeljen na dva odseka, in sicer:

- Odsek 1: kolesarska povezava zalednih naselij Selca in Studeno z občinskim središčem Železniki
- Odsek 2: kolesarska povezava soseske Jesenovec z občinskim središčem Železniki

Odsek 2 poteka v naselju Železniki, povezuje pa stanovanjske soseske s središčem mestnega naselja. Meja obeh odsekov je narejena na območju, ki pomeni stik dveh cest z različno poprečno letno obremenitvijo prometa. Na območju odseka 2 kolesarska povezava poteka ob, ponekod tudi na prometni cesti, katere PLDP je večji od 5.000, medtem ko je na odseku 1 tovrstna obremenitev bistveno manjša in ne dosega 2.500 vozil.

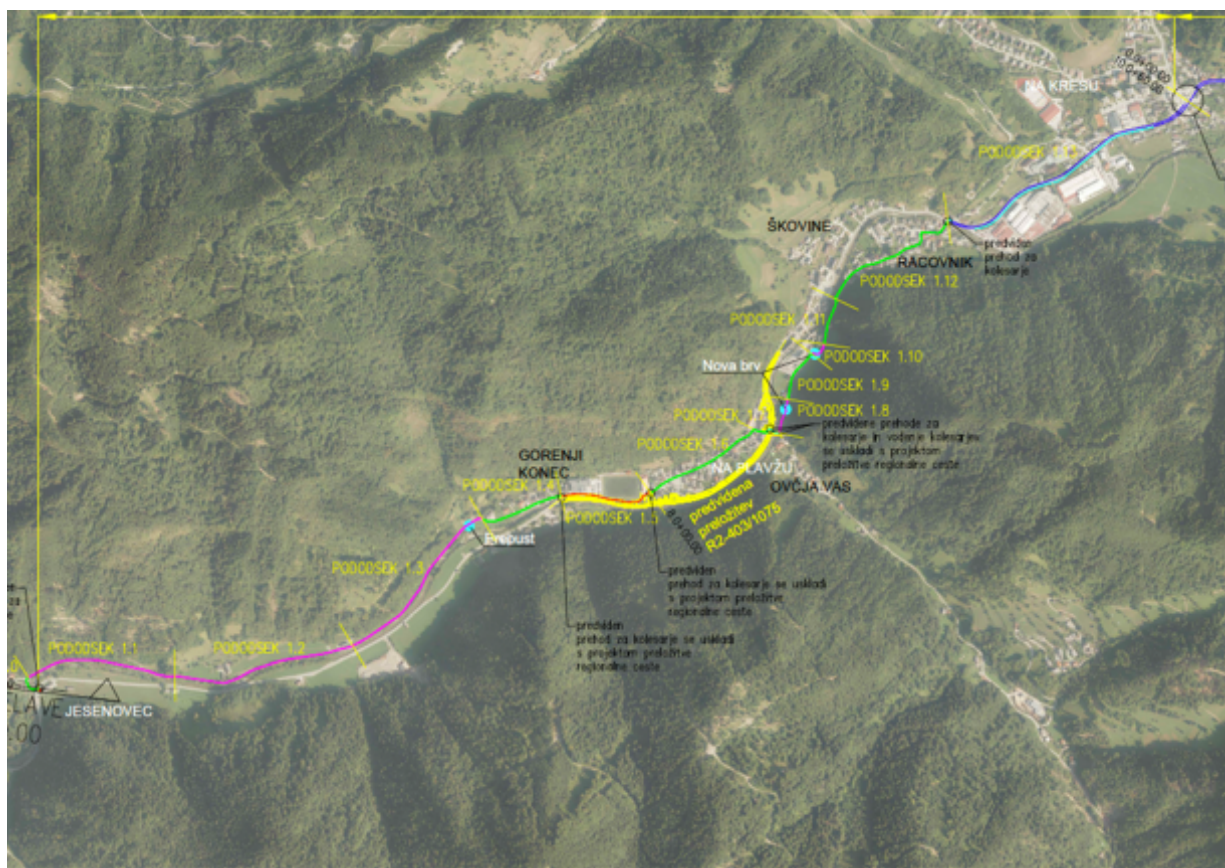
Na celotni trasi bo vzpostavljena kolesarska infrastruktura, skladna s Pravilnikom o kolesarskih površinah. Kolesarska infrastruktura bo zvezna in bo v eni izmed možnih oblik umeščena na celotni trasi. Zaradi značilnosti trase (trasiranje znotraj obstoječega naseljenega mestnega naselja Železniki) in omejitev na posameznih odsekih trase, ni mogoče na celotni trasi zagotoviti ločeno kolesarsko infrastrukturo, se pravi kolesarsko pot, pas ali stezo. Na posameznih odsekih bo zato umeščena mešana raba na pločniku (skupaj s pešci) ali skupna raba na cestišču (t.i. sharrow).

V nadaljevanju podajamo prikaz vrste kolesarske infrastrukture po predvidenih odsekih z dolžinami in ostalimi značilnostmi.

ODSEK 1: Kolesarska povezava Jesenovec – središče naselja Železniki

Odsek 1 je razdeljen na 13 pododsekov, na vsakem izmed njih pa je vrsta kolesarske infrastrukture prilagojena možnostim, ki jih nudi trasa. Na trasi odseka 1 je predvidena umestitev kolesarske infrastrukture v dolžini 4.300m, od tega:

- Kolesarska pot v dolžini 1.980m,
- Kolesarska steza v dolžini 285m,
- Kolesarski pas v dolžini 60m,
- Kombinirane vrste infrastrukture v skupni dolžini 820 (na eni strani kolesarski pas, na drugi mešana uporaba s pešci),
- Sharrow (mešana uporaba na cestišču) v skupni dolžini 1.155m.



Slika 3 Prikaz trase odseka 1 kolesarske povezave

Dolžina trase po posameznih pododsekih s prikazano vrsto infrastrukture je prikazana v tabeli v nadaljevanju.

Osnovne značilnosti umeščanja kolesarske povezave na odseku 1:

Pododsek 1.0: Poteka od R2-403/1075 Podrošt-Češnjica, kjer je km 6+010 predviden prehod za kolesarje (urediti je potrebno prehod kolesarja iz prometnega pasu s motornimi vozili z R2 na kolesarsko stezo ob R2 in prehod za kolesarje čez R2.) Po prehodu sledi souporaba prometnega pasu na LC995711 do navezave na nekategorizirano pot in začetek odseka 1.1, kjer se začne kolesarska pot. Na odseku je tako predvidena ureditev 15m kolesarske steze, 20m kolesarskega pasu in 65m souporabe prometnega pasu (t.i. sharrow).

Pododsek 1.1, 1.2 in 1.3 potekata od priključitve na LC 995531 Plenšak po nekategorizirani poti po severni strani Selške Sore do navezave na obstoječo javno pot JP995711. Predvidena je asfaltirana kolesarska pot š=3.50m. Potrebna bo preusmeritev kolesarjev iz regionalne ceste na novo kolesarsko pot, zato je potrebno urediti ustrezen prehod za kolesarje preko regionalne ceste R2-403/1075 v km 6+010.

Pododsek 1.4: poteka po obstoječi JP995711 do križišča regionalne ceste R2-403/1075 v km 7+650. Predvidena je souporaba JP995711. Pododsek 1.4 je po JP995711, ki je že asfaltirana v širini 3.00m in se prometno uredi.

Pododsek 1.5: Poteka na območju državne ceste od km 7+650 do km 7+890 (križišče). Predvidena je ureditev nove kolesarske steze. V ta namen se bo razširil hodnik za pešce s predvidenih 1,80m na 3,90 v smeri proti stadionu.

Pododsek 1.6 : Na tem območju od križišča z državno cesto R2-403/1075 v km 7+890 do km 8+370 je predvidena souporaba prometnega pasu. Območje je omejeno s cono 30 km/h. (Staro mestno jedro.)

Pododsek 1.7: Kolesarje se v predvidenem križišču državne ceste v km 8+370 z obstoječo lokalno cesto LC 494 081 preusmeri na lokalno cesto. Uredi se prečkanje preložene regionalne ceste s prehodom za pešce in kolesarje. Kolesarji nato prečkajo Selško Soro čez novi most na skupni površini za pešce in kolesarje. Ureditev prečkanja se uskladi s projektom »Preložitve regionalne ceste R2-403/1075 Podrošt – Češnjica skozi Železnike od km 7+658 do km 8+599«. Na pododseku je predvidena izgradnja 40m kolesarskega pasu, 50m souporabe površina na pločniku in 40m souporabe cestišča.

Pododsek 1.8, 1.9, 1.10, 1.11 in 1.12: Po prečkanju Selške Sore se kolesarska pot vodi levo po nekategorizirani poti, ki se uredi in asfaltira v širini š=2.50m. Na tem območju sta na pododseku 1.8 in 1.10 predvideni dve novi prečkanji Mlinščice z izgradnjo nove brvi. Po prečkanju se kolesarska pot priključi na obstoječo javno pot JP995681, katera se ustrezno razširi in asfaltira š=3.50m. Po prečkanju na pododseku 1.10 se kolesarska pot nadaljuje po obstoječi JP995694 (š=min.3.50m) ter skozi naselje Racovnik po zbirni cesti LZ 494201. Pododsek 1.12 se zaključi v križišču z regionalno cesto R2-403/075 v km 9+240, čez katero je potrebno predvideti ustrezeni prehod za kolesarje.

Pododsek 1.13: poteka po R2-403/1075 od km 9+240 do km 10+060, križišče državnih cest R2-403/1075, R3-635/1127 in R2-403/1076. Na desni strani vozišča gledano v smeri stacionaže je obstoječ pločnik širine 1,60m, ki se ga uporabi za mešano površino za pešce in kolesarje. Kjer so obstoječe lokalne zožitve pločnika, se kolesarje vodi po prometnem pasu. Na levi strani vozišča gledano v smeri stacionaže se kolesarje vodi po kolesarskem pasu, ki je od prometnega pasu ločen s prekinjeno vzdolžno označbo, je poleg kolesarskemu prometu namenjen tudi prometu drugih vozil.

Tabela 11 Prikaz osnovnih elementov odseka 1 kolesarske povezave

ODSEK	dolžina	UPRAVIČENA ZA SOFINANCIRANJE			NEUPRAVIČENA ZA SOFINANCIRANJE	
		KOLESARSKA POT	KOLESARSKA STEZA	KOLESARSKI PAS	MEŠANA POVRŠINA ZA PEŠCE IN KOLE SARJE	SOUPORABA VOZNEGA PASU (SHAROW)
št.	m	S prometno signalizacijo in opremo označena cesta, namenjena prometu koles in drugih uporabnikov pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa	del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločeno drugače in je namenjeno prometu koles in koles s pomožnim motorjem	vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem.	Del cestišča, višinsko ali kako drugače ločen od cestišča; namenjena peš in kolesarskemu prometu, po katerih je dovoljena tudi vožnja s kolesom s pomožnim motorjem	Sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer mora voznik motornega vozila prilagoditi vožnjo kolesarju. Površina je označena s piktogrami.
1.0	100		15	20		65
1.1	445	445				
1.2	545	545				
1.3	540	540				
1.4	240					240
1.5	270		270			
1.6	355					355
1.7	100			40		60
1.8	100	100				
1.9	155	155				
1.10	55	55				
1.11	140	140				
1.12	435					435
1.13	820			Na desni strani 820m, na levi 180m	Na levi strani 640m	
SKUPAJ	4.300					

Tabela 12 Prikaz vrednosti odseka 1 kolesarske povezave (v EUR)

ODSEK	dolžina	TRASA	MOSTOVI	PREPUSTI	ZIDOVI	OCENJENA VREDNOST	KOLESARSKA INFRASTRUKTURA	
							UPRAVIČENA	NEUPRAVIČENA
št.	m	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
1.0	100	18.300				18.300	16.500	1.800
1.1	445	89.000			40.000	129.000	129.000	
1.2	545	120.500			32.000	152.500	152.500	
1.3	540	104.008		16.000	20.000	140.008	140.008	
1.4	240	2.500				2.500		2.500
1.5	270	52.800			17.500	70.300	70.300	
1.6	355	12.840				12.840		12.840
1.7	100	48.000	24.000			72.000	48.000	24.000
1.8	100	15.750	28.000			43.750	43.750	
1.9	155	34.225				34.225	34.225	
1.10	55		52.000			52.000	52.000	
1.11	140	32.600				32.600	32.600	
1.12	435	13.050				13.050		13.050
1.13	820	42.000				42.000	39.550	2.450
SKUPAJ	4.300	585.573	104.000	16.000	109.500	815.073	758.433	56.640

ODSEK 2: Kolesarska povezava Selca – središče naselja Železniki

Odsek 2 je razdeljen na 7 pododsekov, na vsakem izmed njih pa je vrsta kolesarske infrastrukture prilagojena možnostim, ki jih nudi trasa. Na trasi odseka 2 je predvidena umestitev kolesarske infrastrukture v dolžini 3.223m, od tega:

- Kolesarska pot v dolžini 986m,,
- Kolesarski pas v dolžini 1.365m,
- Kombinirane vrste infrastrukture v skupni dolžini 500 (na eni strani kolesarski pas, na drugi mešana uporaba s pešci),
- Mešane površine za pešce in kolesarje v skupni dolžini 372m.



Slika 4 Prikaz trase odseka 2 kolesarske povezave

Osnovne značilnosti umeščanja kolesarske povezave na odseku 2:

Pododsek 2.14 in 2.15: Na začetku trase odseka 2 ob koncu naselja Studeno cca 30m za obstoječim pokopališčem se izvede navezava souporaba pločnika na državno cesto R2-403/1076 v km 3+530. Nadaljuje se po obstoječem pločniku. Na območju pododsek 2.15 se v celoti predvidi souporaba pločnika. Širina obsoječega plačnika 1.6 m.

Pododsek 2.16: poteka po R2-403/1076 od km 3+220 do km 2+700, na območju naselja Selce, kjer se predvidi obojestranski kolesarski pas, ki je od prometnega pasu ločen s prekinjeno vzdolžno označbo in je poleg kolesarskemu prometu namenjen tudi prometu drugih vozil. Skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah (U.I. 36/2018) se predvidi ustrezna omenitev hitrosti.

Pododsek 2.17: poteka ob regionalni cesti R2-403/1076 od km 2+700 do km 1+500. Predvidena je kolesarska pot izven naselja, od naselja Selce do naselja Studeno. Kolesarska pot se predvidi z ustreznim odmikom od državne ceste (min. 1.50m) in v širini 3.50m. Na tem pododseku bo zaradi utesnjenosti med državno cesto in Selško Soro potrebnejša zahtevnejša podporna konstrukcija.

Pododsek 2.18: poteka po R2-403/1076 od km 1+500 (na koncu naselja Studeno) do km 1+000. Na levi strani vozišča gledano v smeri stacionaže je obstoječ pločnik širine 1,60m, ki se ga uporabi za mešano površino za pešce in kolesarje. Na desni strani vozišča gledano v smeri stacionaže se kolesarje vodi po kolesarskem pasu, ki je od prometnega pasu ločen s prekinjeno vzdolžno označbo in je poleg kolesarskemu prometu namenjen tudi prometu drugih vozil. Skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah (U.I. 36/2018) se predvidi ustrezna omenitev hitrosti. Preko regionalne ceste R2-403/1076 je potrebno v km 1+500 urediti prehod za kolesarje.

Pododsek 2.19 in 2.20: poteka po R2-403/1076 od km 1+000 do km 0+000. Zaradi prostorskih omejitev se predvidi obojestranski kolesarski pas, ki je od prometnega pasu ločen s prekinjeno vzdolžno označbo in je poleg kolesarskemu prometu namenjen tudi prometu drugih vozil. Skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah (U.I. 36/2018) se predvidi ustrezna omejitev hitrosti. V km 0+300 se poleg obstoječega prehoda za pešce, označi še prehod za kolesarje.

Dolžina trase po posameznih pododsekih s prikazano vrsto infrastrukture je prikazana v tabeli v nadaljevanju.

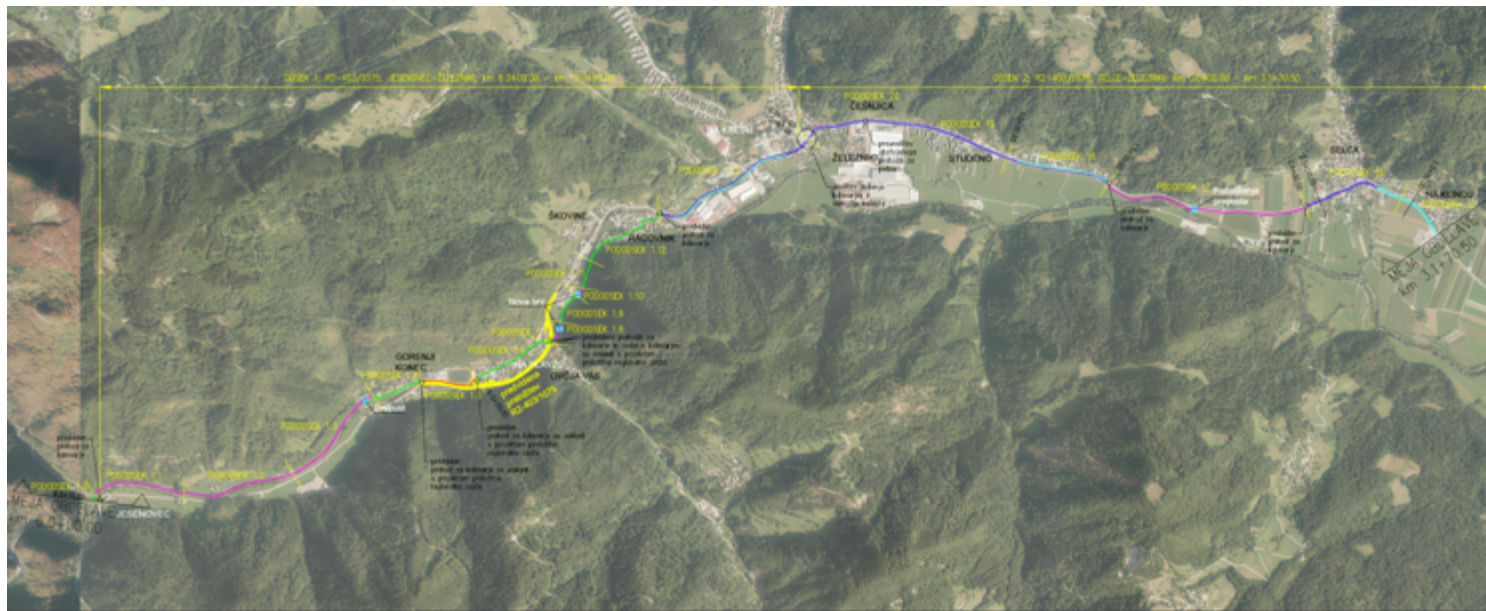
Tabela 13 Prikaz osnovnih elementov odseka 2 kolesarske povezave

ODSEK	dolžina	UPRAVIČENA ZA SOFINANCIRANJE			NEUPRAVIČENA ZA SOFINANCIRANJE	
		KOLESARSKA POT	KOLESARSKA STEZA	KOLESARSKI PAS	MEŠANA POVRŠINA ZA PEŠCE IN KOLE SARJE	SOUPORABA VOZNEGA PASU (SHAROW)
št.	m	S prometno signalizacijo in opremo označena cesta, namenjena prometu koles in drugih uporabnikov pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa	del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločeno drugače in je namenjeno prometu koles in koles s pomožnim motorjem	vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem.	Del cestišča, višinsko ali kako drugače ločen od cestišča; namenjena peš in kolesarskemu prometu, po katerih je dovoljena tudi vožnja s kolesom s pomožnim motorjem	Sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer mora voznik motornega vozila prilagoditi vožnjo kolesarju. Površina je označena s piktogrami.
2.14	0					
2.15	248				248	
2.16	489			365	124	
2.17	986	986				
2.18	500			500 m na desni strani vozišča, 50m na levi strani vozišča	450m na levi strani vozišča	
2.19	292			292		
2.20	708			708		
SKUPAJ	3.223					

Tabela 14 Prikaz vrednosti odseka 1 kolesarske povezave (v EUR)

ODSEK	dolžina	TRASA	MOSTOVI	PREPUSTI	ZIDOVI	OCENJENA VREDNOST	KOLESARSKA INFRASTRUKTURA	
							UPRAVIČENA	NEUPRAVIČENA
št.	m	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
2.14	0	6.600				6.600	6.600	
2.15	248	8.100				8.100		8.100
2.16	489	16.110				16.110	15.010	1.100
2.17	986	222.180		19.000	42.500	283.680	283.680	
2.18	500	5.760				5.760	2.880	2.880
2.19	292	8.760				8.760	8.760	
2.20	708	30.300				30.300	30.300	
SKUPAJ	3.223	297.810	0	19.000	42.500	359.310	347.230	12.080

Trasa celotne kolesarske infrastrukture, ki je predmet tega projekta, je prikazana na sliki 5. Iz slike 5 je jasno razvidna zveznost celotne trase, kar je pogoj za pridobitev sofinanciranja iz EU sklada.



LEGENDA:

- KOLESARSKA POT
- KOLESARSKA STEZA
- KOLESARSKI PASI NA VEŠTOČJU (svesrepežni)
- SUPPORNA PROMETNA PASI
- Prikaz projekta "Izboljšava regionalne ceste R2-402/1075 Podotl - Čateja sredi Železnik od km 7,858 do km 8,597", GHEX International d.o.o., št. projekta: 102-16.

datum:	skizirano:	skala:	vrsta:

Ime projekta: ARPing AAA	Ime projekta: Občina Železniki
Ime projekta: Občina Železniki, razvoj poti	Ime projekta: Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7640m
Ime projekta: Občina Železniki, razvoj poti	Ime projekta: Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7640m
Ime projekta: Občina Železniki, razvoj poti	Ime projekta: Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7640m
Ime projekta: Občina Železniki, razvoj poti	Ime projekta: Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7640m
Ime projekta: Občina Železniki, razvoj poti	Ime projekta: Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7640m
Ime projekta: Občina Železniki, razvoj poti	Ime projekta: Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7640m

Slika 5 Prikaz celotne trase nove kolesarske infrastrukture

6 ANALIZA ZAPOSLENIH

6.1 Zaposleni z »investicijo«

V okviru predmetnega projekta niso predvidene nove zaposlitve pri investitorju. Prav tako se v času izvajanja projekta ne predvidevajo dodatne zaposlitve; pripravo in izvedbo projekta bodo izvedli člani projektne skupine, ki so pri investitorju že zaposleni. V fazi obratovanja novo zgrajene infrastrukture prav tako ni predvidena nobena nova zaposlitev, pač pa se bo izvajalo skladno z obstoječo prakso in obstoječimi zaposlenimi.

6.2 Zaposleni »brez investicije« in / ali z minimalno alternativo

Varianta brez investicije pomeni, da posrednih priložnosti za dodatno zaposlovanje v sektorju povezanim s kolesarjenjem (pr. servisi za kolesa, izposoja koles..) ne bo. Po kriteriju potenciala za ustvarjanje novih zaposlitvenih možnosti je tako varianta z investicijo bolj upravičena.

7 OPREDELITEV VREDNOSTI INVESTICIJE

7.1 Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni

Predmet projekta je izgradnja in vzpostavitev kolesarske povezave med občinskim upravnim središčem Železniki in zalednim naseljem Selca in naseljem Studeno.

Vrsta projekta:	Investicijski
Tip infrastrukture	Javna infrastruktura. Naložba predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo, zato je operacija v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.
Vrsta objekta glede na zahtevnost:	Prometna infrastruktura, vključno s kolesarskimi povezavami: investicijsko-vzdrževalna dela v javno korist

Projekt je predviden za financiranje iz sredstev EU iz Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP) na podlagi Povabila razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2107, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) sicer iz Prednostne naložbe 4.4 Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Upravičeni nameni in stroški

V skladu s Povabilom razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2107, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) so upravičeni nameni znotraj Prednostne naložbe 4.4. Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti naslednji:

- Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti; Za regionalne kolesarske povezave, ki potekajo znotraj mestnih naselij, se smiselno uporabljajo smernice Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, avgust 2017;

- Gradnja infrastrukture za pešce, v kolikor se gradi v povezavi s kolesarsko infrastrukturo, vendar samo znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij;
- Prestavitve komunalnih vodov in višinska nivelacija obstoječih komunalnih jaškov (znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij), v kolikor so le ti nujni za izgradnjo ločenih kolesarskih povezav. Gradnja javne razsvetljave in komunalne infrastrukture ob novogradnji kolesarskih povezav v mestnih naseljih. Vse do 50 % investicij v gradnjo kolesarske povezave;
- Ukrepe za zagotavljanje e-mobilnosti (infrastruktura v podporo javnemu mestnemu ali javnemu medkrajevemu linijskemu prometu - pr. infrastruktura za avtobuse na električni pogon, polnilnice za e-kolesa, indukcijska infrastruktura; demo projekti mehkih ukrepov za spodbujanje JPP z vozili na električni pogon).

Železniki so mestno naselje, Selca in Studeno pa zaledni naselji, zato med upravičene namene v predmetnem projektu uvrščamo gradnjo ločeno locirane kolesarske infrastrukture (kolesarsko pot, pas in stezo).

Med neupravičene namene v projektu uvrščamo:

- izgradnjo kolesarske infrastrukture, ki predstavlja mešano rabo (kolesarji na cestišču in kolesarji na pločniku) – t.i. sharrow).

Tabela 15 Upravičeni in neupravičeni stroški

Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
<ul style="list-style-type: none"> - Nakup nezazidanih zemljišč (do 10 % upravičenih stroškov); - Gradnja nepremičnin; - Vzdrževalna dela; - Oprema in druga opredmetena osnovna sredstva; - Investicije v neopredmetena sredstva; - Stroški informiranja in komuniciranja (do 10% upravičenih stroškov); - Stroški storitev zunanjih izvajalcev (študije o izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring); - Storitve izdelave študij, raziskav, vrednotenij, ocen, strokovnih mnenj in poročil. 	<ul style="list-style-type: none"> - Stroški uporabe osnovnih sredstev; - Stroški plač in povračil stroškov v zvezi z delom; - Posredni stroški; - Davek na dodano vrednost; - Dodatna dela pri gradnjah nepremičnin; - Davek na promet z nepremičninami; - Stroški storitev zunanjih izvajalcev: <ul style="list-style-type: none"> o Svetovalne storitve, o Prevajalske storitve, lektoriranje in podobno; o Storitve izobraževanja in usposabljanja; o Analize, študije in načrti z informacijskega področja; o Administrativno tehnične storitve (npr. uporaba zunanjih računovodskih storitev); o Strošek DIIP, oprema za podporo izvajanju projekta in urbana oprema namenjena oglaševanju.

V nadaljevanju je prikazana vrednost projekta v stalnih in tekočih cenah, za upravičene in neupravičene stroške.

7.2 Investicija po stalnih cenah in vrstah stroška

Vrednost projekta v stalnih cenah je ocenjena za posamezen tip stroška na naslednji osnovi:

- o Gradbena dela in razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov je povzeta po izdelani projektantski oceni stroškov, januar 2020;
- o Projektno tehnična in investicijska dokumentacija je ocenjena na podlagi že realiziranih dejanskih stroškov oziroma sklenjenih pogodb;
- o Informiranje in komuniciranje na podlagi izkušenj in tržnih cen primerljivih projektov;
- o Nadzor in inženiring v višini 1,5 % od izvedbe.

Pri opredelitvi upravičenih in neupravičenih stroškov so upoštevana določila iz Povabila razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2017, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) opisana v predhodnem poglavju. Za prikaz naložbe v stalnih cenah glej Tabelo 16.

7.3 Investicija po tekočih cenah in vrstah stroška

Skladno z metodologijo so tekoče cene izračunane tako, da so stalne cene povečane za odstotek dejanske oz. predvidene inflacije. Upoštewane so inflacijske stopnje, kot so opredeljene v Jesenski napovedi gospodarskih gibanj 2019, ki jo je izdelal Urad RS za makroekonomske analize in razvoj (september 2019). Uporabljene so inflacijske stopnje (povprečna letna inflacija) v naslednjih višinah:

- 2019: 1,8 % (napoved UMAR),
- 2020: 2,3 % (napoved UMAR),
- 2021: 2,0 % (napoved UMAR).

Za obdobje od vključno leta 2022 dalje predpostavljamo 2,2-odstotno inflacijsko stopnjo. Za prikaz naložbe v tekočih cenah glej Tabelo 17.

Tabela 16 Vrednost investicije v stalnih cenah (EUR)

Aktivnost	SKUPAJ			neto		SKUPAJ	DDV	SKUPAJ
	neto	DDV	SKUPAJ	upravičeni	neupravičeni			
I. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI	90.110,05	19.824,21	109.934,26	90.110,05	0,00	90.110,05	19.824,21	109.934,26
izdelava projektne dokumentacije	81.110,05	17.844,21	98.954,26	81.110,05	0,00	81.110,05	17.844,21	98.954,26
izdelava investicijske dokumentacije	9.000,00	1.980,00	10.980,00	9.000,00	0,00	9.000,00	1.980,00	10.980,00
II. GRADNJA	1.174.383,42	258.364,35	1.432.747,77	1.105.663,42	68.720,00	1.174.383,42	258.364,35	1.432.747,77
KP 2 (Odsek 2): Selca - Železniki	359.310,00	79.048,20	438.358,20	347.230,00	12.080,00	359.310,00	79.048,20	438.358,20
KP1 (odsek 1): Jesenovec - Železniki	815.073,42	179.316,15	994.389,57	758.433,42	56.640,00	815.073,42	179.316,15	994.389,57
III. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI	28.283,43	6.222,35	34.505,78	18.086,71	10.196,72	28.283,43	6.222,35	34.505,78
gradbeni nadzor (1,5%)	16.586,71	3.649,07	20.235,78	16.586,71	0,00	16.586,71	3.649,07	20.235,78
tehniško svetovanje	10.196,72	2.243,28	12.440,00	0,00	10.196,72	10.196,72	2.243,28	12.440,00
informiranje in obveščanje javnosti	1.500,00	330,00	1.830,00	1.500,00	0,00	1.500,00	330,00	1.830,00
SKUPAJ	1.292.776,90	284.410,91	1.577.187,81	1.213.860,18	78.916,72	1.292.776,90	284.410,91	1.577.187,81

Tabela 17 Vrednost investicije v tekočih cenah (EUR)

Aktivnost	SKUPAJ			neto		SKUPAJ	DDV	SKUPAJ
	neto	DDV	SKUPAJ	upravičeni	neupravičeni			
I. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI	90.110,05	19.824,21	109.934,26	90.110,05	0,00	90.110,05	19.824,21	109.934,26
izdelava projektne dokumentacije	81.110,05	17.844,21	98.954,26	81.110,05	0,00	81.110,05	17.844,21	98.954,26
izdelava investicijske dokumentacije	9.000,00	1.980,00	10.980,00	9.000,00	0,00	9.000,00	1.980,00	10.980,00
II. GRADNJA	1.201.944,82	264.427,85	1.466.372,67	1.128.947,53	72.997,29	1.201.944,82	264.427,85	1.466.372,67
KP 2 (Odsek 2): Selca - Železniki	367.592,13	80.870,26	448.462,39	354.760,24	12.831,89	367.592,13	80.870,26	448.462,39
KP1 (odsek 1): Jesenovec - Železniki	834.352,69	183.557,59	1.017.910,28	774.187,29	60.165,40	834.352,69	183.557,59	1.017.910,28
III. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI	28.998,44	6.379,65	35.378,09	18.801,72	10.196,72	28.998,44	6.379,65	35.378,09
gradbeni nadzor (1,5%)	17.239,48	3.792,68	21.032,16	17.239,48	0,00	17.239,48	3.792,68	21.032,16
tehniško svetovanje	10.196,72	2.243,28	12.440,00	0,00	10.196,72	10.196,72	2.243,28	12.440,00
informiranje in obveščanje javnosti	1.562,24	343,69	1.905,93	1.562,24	0,00	1.562,24	343,69	1.905,93
SKUPAJ	1.321.053,31	290.631,71	1.611.685,02	1.237.859,30	83.194,01	1.321.053,31	290.631,71	1.611.685,02

8 ANALIZA LOKACIJE

8.1 Lokacija projekta

Lokacija: Predmetna povezava se nahaja v Gorenjski razvojni regiji na območju občine Železniki, in sicer v mestnem naselju Železniki in naselju Selca ter naselju Studeno, ki je zaledno naselje. Gre za eno pomembnejših povezav med mestnim središčem Železnikov (avtobusna postaja, upravni center, storitvene dejavnosti, šola, industrijske in poslovne cone) in zalednim stanovanjskim naseljem Selca.

Kolesarska povezava poteka po prometno precej frekventnem območju občine. Na kolesarsko povezavo gravitira precej stanovanjskih sosesk na vzhodni strani mestnega naselja Železnikov. Povezava je zaradi sosesk, ki jih povezuje s pomembnimi storitvenimi dejavnostmi, proizvodnimi dejavnostmi in občinskim središčem aktualna oboje smerno.

V naslednjem poglavju je na Sliki 6 prikazana karta z vrisano traso predmetne kolesarske povezave.



Lastništvo:

Na obeh odsekih kolesarske povezave bo Občina Železniki pridobila pravico gradnje, bodisi z odkupom zemljišč bodisi na podlagi podpisanih služnostnih pogodb. V posameznih primerih pa je Občina Železniki že lastnik parcel, po katerih bo potekala kolesarska povezava. Seznam vseh parcel in lastnikov je razviden iz seznama parcel, ki se nahaja v prilogi 1.

Slika 6 Lokacija občine v Sloveniji

Tabela 18 Opis mikrolokacij s parcelami

Opis mikrolokacije	Parcela po projektni dokumentaciji
K.o.	Parcela po projektni dokumentaciji
k.o. 2064 Selca	944, 943, 942, 941, 940, 939, 938, 937/1, 936, 926/2, 926/1, 924/2, 925, 793/3, 924/1, 96/3, 791/3, 791/6, 890/4, 890/3, 670/1
k.o. 2062 Studeno	356/2, 351/8, 351/2
k.o. 2071 Železniki	601/4, 597, 595, 710/1, 590/2, 590/1, 590/4, 590/3, 705/1, 581/3, 581/4, 704/8, 191/18, 191/21, 191/22, 189/10, 189/11, 189/12, 189/13, 189/14, 189/15, 189/16, 191/27, 191/25, 191/16, 191/15, 191/23, 191/3, 696/40, 696/11, 719/48, 354/1, 352, 353/4, 353/2, 362/1, 363/2, 363/1, 363/3, 366, 365, 368, 369, 371, 374/2, 374/1, 376/2, 709/13, 699/4, 378, 420/18, 699/4, 441/2, 444/7, 441/1, 444/4, 700/26, 444/5, 700/25, 444/1



Slika 7 Lokacija celotne kolesarske povezave

8.2 Urejanje s prostorskimi dokumenti

Projekt temelji in je skladen z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Občine Železniki (Ur.list RS, št. 41/2013), prav tako je skladen z naslednjimi občinskimi odloki:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Železniki (Ur.list RS, št. 41/2013)
- Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Železniki (Ur.list RS, št. 14/2005);
- Odlok o kategorizaciji občinski javnih cest v Občini Železniki (Ur. List RS, št. 27/2012).

Za projekt je izdelana naslednja projektno-tehnična dokumentacija:

- Celostna prometna strategija Železniki, Appia d.o.o. Ljubljana in partnerji, april 2017;
- Ureditev nove kolesarske poti v občini Železniki v dolžini 7.647m, IDP št. 039-019, ki ga je izdelal ARPING d.o.o. Šentjur, odgovorni vodja projekta Bojan Preložnik, januar 2020,
- Dokument identifikacije investicijskega projekta Izgradnja kolesarske povezave Gorenjske na območju občine Železniki – Kolesarska pot Železniki – Selca (krajše: Kolesarska pot Železniki – Selca), št. sklepa 411-2/2017-002 (december 2017), dopolnitev (št. sklepa: 411-2/2017-002, februar 2018).

Projekt za izvedbo je še v fazi izdelave.

9 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE Z OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV

Presoja vplivov posameznega projekta na okolje je eden izmed pomembnejših elementov investicije. Za investicijski projekt, ki je predmet IP, v skladu z 51.1 členom Zakona o varstvu okolja² nista potrebni izdelava presoje vplivov na okolje in pridobitev okoljevarstvenega soglasja.

Pri projektiranju so bila upoštevana vsa določila veljavnih predpisov, ki se nanašajo na ustrezne ukrepe za varovanje okolja in trajnostno rabo naravnih dobrin ter zagotavljajo ustrezno varstvo zraka in tal, zaščitne ukrepe za preprečevanje prekomernega hrupa v naravnem in bivalnem okolju ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Na podlagi znanih dejstev v nadaljevanju povzemamo ukrepe predmetne investicije, vezane na varstvo okolja glede:

- učinkovitosti izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- okoljske učinkovitosti (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količine odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- trajnostne dostopnosti (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza), dostopa za invalide, kolesarje itd.,
- zmanjšanja vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen vplivov na okolje za posege, kjer je to potrebno),
- ohranjanja biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev,
- zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in
- sposobnosti odzivanja na vplive podnebnih sprememb.

V času predvidenih investicijsko-vzdrževalnih del in gradnje na infrastrukturi za kolesarje bodo zagotovljeni vsi potrebni varnostni ukrepi in takšna organizacija gradbišč, da bo preprečeno onesnaženje okolja in voda, ki bi nastalo zaradi transporta, rušenja, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi, oz. bo v primeru nezgod zagotovljeno

² Uradni list RS, št. 39/06 – UPB, 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 in 30/16.

takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev. Po končanih delih bodo odstranjeni vsi za potrebe del postavljeni provizoriji in vsi ostanki deponij.

Objekti bodo namenjeni povečanju trajnostne dnevne mobilnosti občanov vsakodnevnega kolesarjenja na javnih kolesarskih površinah, zato pri bodočem obratovanju niso pričakovani vplivi na okolje, ki bi presegali zakonsko določene normative za zrak, vodo, tla in hrup. Za okolje obremenilne dejavnosti niso predvidene. Nasprotno, po dopolnitvi kolesarskega omrežja je pričakovati večjo frekvenco kolesarjenja na predmetni trasi na račun znižanja uporabe osebnih vozil, kar bo dolgoročno prispeva k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje. Iz navedenega lahko sklepamo, da so predvideni posegi sprejemljivi posegi v okolje.

Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov: Investicija ne povzroča stroškov, ki bi terjali posebna vlaganja v odpravo negativnih okoljskih vplivov. Vsi omilitveni ukrepi so v skladu s slovenskimi predpisi že vključeni v strošek posamezne naložbe, kot je predstavljeno v tem IP.

Tabela 19 Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

Ukrep	V času načrtovanja	V času izvajanja	V času obratovanja
Učinkovitost izrabe naravnih virov	<p>Predmet naložbe predstavlja dopolnitev in dograditev kolesarskega omrežja na obstoječem urbaniziranem območju mesta, kar bo prispevalo k učinkovitejši rabi obstoječih notranjih površin in prostorskih potencialov občine Železniki.</p> <p>Ob načrtovanju kolesarskega omrežja se posebna skrb nameni varovanju tal. Posegi v tla se izvajajo tako, da bodo prizadete čim manjše površine tal ter da se prepreči odtekanje vod na kmetijski obdelovalne površine.</p>	<p>V času gradnje se upoštevajo vsi veljavni predpisi.</p> <p>Začasne prometne in gradbene površine ter deponije odpadnega in gradbenega materiala se uporabijo obstoječe infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kakovostna. Pri gradnji se uporabljajo transportna sredstva in gradbeni stroji, ki so tehnično brezhibni ter le materiali, za katera obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje. Po končani gradnji se odstrani vse za potrebe gradnje postavljene provizorije in ostanke začasnih deponij.</p>	<p>Izjava se redno vzdrževanje, s katerim se zagotavlja trajnost izgrajene kolesarske infrastrukture ter na ta način preprečuje nove posege. Zaradi nove kolesarske infrastrukture se dolgoročno predvideva zmanjšanje avtomobilskega prometa in s tem nižja poraba fosilnih goriv.</p>
Trajnostna dostopnost	<p>Dopolnitev in dograditev kolesarskega omrežja se načrtuje skladno s predpisi, zlasti Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017 in novimi pravilniki za kolesarske povezave in kolesarske površine.. S tem se povečujeta varnost in udobnost infrastrukture ter zagotavlja trajnostna dostopnost kolesarskega omrežja najširši skupini uporabnikov.</p>	<p>V času izvajanja del posamezni odseki obravnavane trase ne bodo v celoti dostopni za javnost zaradi zagotavljanja varnosti, za kar bodo zagotovljene ustrezne rešitve. Omogočen bo dostop za potrebe gradnje in intervencije.</p>	<p>Po izgradnji bo vzpostavljeno javno kolesarsko omrežje prosto dostopno za vse skupine občanov.</p> <p>Bistveno bodo izboljšani pogoji in varnost za kolesarjenje med občinskim središčem in zalednim naseljem Selca in Studeno. Pričakuje se zmanjšana raba motoriziranih vozil za opravke in dnevno mobilnost na relaciji Selca - Železniki.</p>
Zmanjšanje vplivov na okolje	<p>Obravnavani posegi ne spadajo med posege v prostor, za katere je treba izvesti postopek presoje vplivov na okolje ali pridobiti okoljevarstveno soglasje. Pri načrtovanju se posebna pozornost posveča odvajanju padavinske vode iz utrjenih površin. Odtoki iz utrjenih površin bodo urejeni tako, da ne bo prihajalo do onesnaženja in iztoka nevarnih snovi v podtalje in vode. Padavinske in čiste zaledne vode se odvajajo oziroma ponikajo, ne da bi ob tem prišlo do erodiranja, zamakanja ali poplavljanja okoliških površin ali poškodb na vodotokih ali objektih javne infrastrukture. Javna razsvetljava, fekalna kanalizacija in vodovodi so načrtovani skladno s predpisi in standardi.</p>	<p>Zagotovljen bo strokovni nadzor nad izvajanjem investicije.</p> <p>Pri gradnji bodo upoštevani vsi relevantni okoljevarstveni predpisi in določbe. Izvajali se bodo potrebni okoljevarstveni ukrepi za čim manjšo obremenitev okolja ter zagotoviti, da ne bo prišlo do poslabšanja razmer v obstoječih naseljih.</p>	<p>Izjava se redno vzdrževanje kolesarske, s čimer se zagotavlja trajnost izgrajene infrastrukture in preprečuje negativne vplive na okolje.</p>

Ukrep	V času načrtovanja	V času izvajanja	V času obratovanja
Okoljska učinkovitost	S projektno dokumentacijo so predlagane tehnološke rešitve kolesarske infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi. Zbiranje in odvoz smeti sta predvidena v skladu s predpisi.	V času gradnje je potrebno ravnati z odpadki v skladu z veljavnimi predpisi. Zaradi izvajanja gradbenih del na obravnavanem območju pričakujemo nekoliko povečan hrup in onesnaženost zraka s prašnimi delci ter emisije iz prometa zaradi obratovanja gradbenih strojev in prometa s tovornimi vozili. Glede na obseg bodo omenjeni vplivi zmerni. Predvidena je ponovna uporaba izkopane zemljine, kjer je možno.	Vzpostavljeno bo redno vzdrževanje in upravljanje vseh novih javnih kolesarskih površinah. Na vseh območjih kolesarskih povezav je predvideno zbiranje odpadkov v skladu s predpisi.
Ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev	Vsi posegi se načrtujejo tako, da ne pride do poslabšanja vodnega režima in stanja voda, da se ohranja naravne procese, omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda in ohranjanje naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov, tako v fazi gradnje, kot v fazi uporabe. Ob vseh trasah je načrtovana krajinska ureditev in zasaditev.	Pri izvedbi gradbenih del se upošteva smernice in pogoje soglasodajalcev. Predvidena je uporaba izkopane zemljine. V območju obdelave se med gradnjo material, ki dokazano ustreza in je primeren za vgradnjo, deponira na parceli ali na začasni deponiji izvajalca gradbenih del (odstranjen humus, rastline, nasipni material). Preostali potrebni material se zagotovi s stranskega odvzema, morebitni višek materiala, pa se ustrezno razprostere po brežinah in v soglasju z lastniki po bližnji okolici. Ves neustrezen material (odstranjena voziščna konstrukcija, prometna signalizacija in oprema, drogovci cestne razsvetljave, ...) se ustrezno prepelje in deponira na najbližji deponiji gradbenega materiala.	V času obratovanja se posveča pozornost rednemu urejanju in vzdrževanju zelenega pasu ob kolesarski infrastrukturi.
Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov	Kolesarsko omrežja se načrtuje tudi z namenom uresničevanja podnebnih ciljev in zmanjševanja toplogrednih plinov, kot je to opredeljeno v strategijah občine: CPS. S projektno dokumentacijo so predlagane tehnološke rešitve infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi.	Vsi gradbeni stroji in naprave morajo biti skladni in delovati z veljavnimi predpisi.	Posredno z dopolnjeno kolesarsko infrastrukturo in večjo uporabo kolesa za dnevno migracijo pričakujemo znižanje uporabe osebnih vozil na kratke razdalje ter posledično zmanjševanje emisij toplogrednih plinov v ožjem občinskem središču kakor tudi v ciljnih krajih zaposlitve (če bo prišlo do spremembe potovalnih navad).

Ukrep	V času načrtovanja	V času izvajanja	V času obratovanja
Sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb	<p>Dopolnitev kolesarskega omrežja se načrtuje tudi z namenom uresničevanja podnebnih ciljev in zmanjševanja toplogrednih plinov, kot je to opredeljeno v strategijah občine (CPS, LEK).</p> <p>Kolesarsko omrežje se načrtuje ob upoštevanju večjih tveganj podnebnih sprememb (ujme).</p> <p>S projektno dokumentacijo bodo predlagane tehnološke rešitve kolesarske infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi.</p>	Čas gradnje se prilagaja eventualnim tveganjem izrednih podnebnih situacij.	Zagotavlja se redno vzdrževanje, še posebej pa se skrb nameni vzdrževanju odvodnjavanja na kolesarskem oz. prometnem omrežju.

10 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI, SKUPAJ Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

10.1 Časovni načrt s popisom aktivnosti

Tabela 20 Časovni načrt

	2018				2019				2020				2021				2022				2023	
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	
0. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI																						
DIIP	■					■																
Projektna, investicijska in druga pripravljalna dokumentacija						■	■	■	■													
Priprava vloge, študije in drugih strokovnih podlag, potrebnih za NPO									■	■	■											
Pridobitev manjkajočih zemljišč	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■												
Izvedba javnih naročil za gradnjo, nadzor in oddajo storitev										■	■											
I. IZVEDBA												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
II. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI																						
Storitve nadzora, inženiring												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Komuniciranje in informiranje												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Vodenje in administracija	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tehnični prevzem																						
Zaključno poročilo z izvedenimi plačili																					■	

10.2 Organizacija vodenja projekta

Kadrovsko-organizacijska shema (organizacija in način dela projektne skupine)

Pripravo in izvedbo naložbe bo vodila projektna skupina Občine Železniki v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Projektna skupina se sestoji iz vodje projekta in članov projektne skupine. Po potrebi se projektna skupina v fazi izvajanja razdeli na podskupine po posamezni kolesarski povezavi.

Vsi člani projektne skupine imajo ustrezno strokovno izobrazbo in izkušnje z izvajanjem EU projektov.



Slika 8 Organizacijska struktura projektne skupine

Vodja projekta je odgovorna za izvedbo celotnega projekta: poslovni, finančni in strokovni del priprave, izvedbe in zaključka projekta. V času daljše odsotnosti lahko vodja projekta predlaga namestnika, ki ima določena pooblastila in ga lahko nadomešča.

Vodja projekta je Peter Košir, dipl.organizator menedžer, višji svetovalec za investicije. Vodja projekta ima izkušnje z vodenjem naslednjih projektov:

- OŠO Železniki
- Energetska sanacija objektov v lasti občine Železniki
- Izgradnja ČN Železniki
- Obnova vodovodnega sistema Železniki
- Vodja energetike v podjetju Jelovica d.d.

Namestnica vodje projekta je Tanja Habjan, dipl.oec., ki je na Občini Železniki zaposlena kot računovodja. V okviru projekta je zadolžena za investicijsko finančni del in poročanje v zvezi z izvajanjem projekta. Ima izkušnje z dela v računovodsko finančni službi in iz področja upravljanja s tveganji podjetij na področju zavarovalništva.

Projektno skupino poleg vodje in namestnice vodje sestavljajo še drugi člani:

- Ana Martinčič je po izobrazbi dipl.upravni organizator in je na Občini Železniki zaposlena kot svetovalka za premoženjske zadeve z izkušnjam s področja vodenja postopkov javnih naročil, dela na področju zemljiških zadev.
- Skupini se bodo pridružili tudi zunanji člani, ki bodo pokrivali področja, ki jih občina sama ne more zagotoviti.

Naloge projektne skupine so:

- Pripraviti manjkajočo dokumentacijo, dovoljenja in zemljišča;
- Izvesti javna naročila;

- Zagotoviti koordinacijo vseh vpletenih;
- Učinkovito izvesti projekt v skladu s projektno - investicijsko dokumentacijo ter časovnim načrtom;
- Poročati o poteku investicije;
- Skrbeti za informiranje in obveščanje javnosti;
- Po zaključku investicije pripraviti objekt za zagon in obratovanje.

Sedež projektne skupine in oprema bosta na voljo v prostorih občinske uprave, v času izvedbe se projektna skupina po potrebi preseli na samo lokacijo. Projektna skupina se bo sestajala praviloma enkrat mesečno, v času izvedbe lahko tudi pogosteje.

Kadrovsko–organizacijska shema v času obratovanja/po zaključku projekta

Po zaključku projekta bo z novo zgrajeno kolesarsko infrastrukturo upravljala neposredno Občina Železniki, vzdrževali pa jo bodo na javnem naročilu izbrani izvajalci.

Dodatno zaposlovanje za potrebe bodočega obratovanja ni predvideno.

10.3 Analiza izvedljivosti

V nadaljevanju smo preverili izvedljivost načrtovanih aktivnosti z vidika ključnih mejnikov v projektu.

Tabela 21 Analiza izvedljivosti

Ključni mejniki	Trajanje
PRIPRAVA	
Investicijska dokumentacija	Izdelano
Projektna dokumentacija	Potrebna je izdelava PZI, predvidoma marec 2020
Upravna dovoljenja	Za izvedbo projekta ni potrebno pridobiti gradbenih dovoljenj. Potrebno pa je pridobiti vsa potrebna soglasja.
Priprava vloge za pridobitev sofinanciranja	Osnutek: april 2020 Končna vloga: september 2020 Potrditev sofinanciranja z odločbo MzI je predvidena za september 2020
Dokumentacija za javno naročilo	Marec – April 2020
Izbor ponudnikov –javnega naročila	Avgust 2020
Lastništvo	Občina Železniki je v fazi pridobivanja pravice gradnje na parcelah, ki jih potrebuje za izvedbo predmetnega projekta. Predvidoma bodo pravice gradnje pridobljene najkasneje do septembra 2020.
IZVEDBA	
gradnja	September 2020 – avgust 2022
Tehnični prevzem	September 2022
Predaja objektov v upravljanje	Oktober 2022
Poročilo o izvajanju investicije	Letno v času gradnje, zaključno poročilo
ZAGON	
Predaja vseh objektov	November 2022
Zaključek projekta (poročila, plačila.)	December 2022 + 6 mesecev za zaključna plačila in zahtevke
Poročila o učinkih projekta	Letno v okviru letnega poročila upravljavca

Javna naročila: Izvajalce gradbenih del in zunanjih storitev bo investor/naročnik izbral po postopku in na način, ki ga določa Zakon o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18).

Poročilo o izvajanju investicije: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta pripravi poročilo o izvajanju investicije oz. poročilo ob predvidenih odmikih v skladu z določili 6. člena Uredbe o notni metodologiji za pripravo in obravnavo

investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16) ter v primerih, ko tako določajo predpisi.

Novelacija IP: 6. člen Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16) določa, da če se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega programa (na primer sprememba tehnologije, časovnega načrta izvedbe, virov financiranja, spremembe na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 20 % ocenjene vrednosti projekta, se mora investicijski program spremeniti in dopolniti (novelirati). Odgovorni vodja izvedbe investicijskega projekta pripravi predlog za morebitno novelacijo investicijskega programa.

Poročilo o spremljanju učinkov: Poročilo o spremljanju učinkov investicijskega projekta (stopnja izkoriščenosti zmogljivosti, kazalniki ciljev, poslovanje,...) v fazi obratovanja pripravi upravljavec naložbe. Upravljavec pošlje poročilo investitorju, ki ga preuči ter na njegovi podlagi pripravi predlog za morebitne potrebne ukrepe. Spremljanje učinkov investicije bo potekalo na dveh ravneh: i) statistično spremljanje doseganja zastavljenih ciljev in kazalnikov iz tega IP, ii) vsebinsko spremljanje uresničevanja zastavljenih ciljev v tem IP ter iii) finančno spremljanje prihodnjega poslovanja upravljavca/najemnika. Upravljavec / najemnik je dolžan spremljati učinke ves čas trajanja ekonomske dobe projekta oz. v skladu s predpisi eventualnih sofinancerjev.

Zaključek: Projekt ima jasno upravljavsko strukturo. Poleg tega so rešena bistvena vprašanja pripravljalne faze, vezana na projektiranje in lastništvo, zato je projekt, v kolikor bodo zagotovljeni tudi načrtovani viri financiranja, izvedljiv. Glej tudi analizo tveganj v Poglavju 13.2.

11 NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

11.1 Načrt financiranja z dinamiko in viri

Projekt je predviden za financiranje iz sredstev EU iz Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP), četrta prednostna os "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematski cilj 4 "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", Prednostna naložba 4.4. "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi".

Projekt Kolesarska pot Železniki – Selca je uvrščen v Dopolnitev št. 1 k Dogovoru za razvoj Gorenjske razvojne regije je projekt uvrščen sklenjenim med Ministrstvom za gospodarski razvoj in tehnologijo in Razvojnim svetom Gorenjske regije, ki za sofinanciranje projekta zagotavlja sredstva EU in proračuna RS v skupni višini 1.237.859,30 EUR.

V skladu z določbami Drugega povabila se pri prednostni naložbi 4.4. Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti iz sredstev kohezijske politike sofinancira do 100 % upravičenih stroškov projekta, neupravičene stroške pa krije investitor. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

V Tabeli 22 je prikazana rekapitulacija virov financiranja projekta, v Tabeli 23 pa podroben načrt financiranja projekta v tekočih cenah po letih in virih financiranja.

Tabela 22 Viri financiranja – rekapitulacija

Aktivnost	VREDNOST PROJEKTA V TEKOČIH CENAH				
	upravičeni	neupravičeni	SKUPAJ	DDV	SKUPAJ
I. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI	90.110,05	0,00	90.110,05	19.824,21	109.934,26
izdelava projektne dokumentacije	81.110,05	0,00	81.110,05	17.844,21	98.954,26
izdelava investicijske dokumentacije	9.000,00	0,00	9.000,00	1.980,00	10.980,00
II. GRADNJA	1.128.947,53	72.997,29	1.201.944,82	264.427,85	1.466.372,67
KP 2 (Odsek 2): Selca - Železniki	354.760,24	12.831,89	367.592,13	80.870,26	448.462,39
KP1 (odsek 1): Jesenovec - Železniki	774.187,29	60.165,40	834.352,69	183.557,59	1.017.910,28
III. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI	18.801,72	10.196,72	28.998,44	6.379,65	35.378,09
gradbeni nadzor (1,5%)	17.239,48	0,00	17.239,48	3.792,68	21.032,16
tehniško svetovanje	0,00	10.196,72	10.196,72	2.243,28	12.440,00
informiranje in obveščanje javnosti	1.562,24	0,00	1.562,24	343,69	1.905,93
SKUPAJ	1.237.859,30	83.194,01	1.321.053,31	290.631,71	1.611.685,02
OBČINA ŽELEZNIKI	0,00	83.194,01	83.194,01	290.631,71	373.825,72
DRR 2 SKUPAJ	1.237.859,30	0,00	1.237.859,30	0,00	1.237.859,30
EU sredstva (80%)	990.287,44	0,00	990.287,44	0,00	990.287,44
državni proračun - MZI (20%)	247.571,86	0,00	247.571,86	0,00	247.571,86
SKUPAJ	1.237.859,30	83.194,01	1.321.053,31	290.631,71	1.611.685,02

Tabela 23 Dinamika in viri financiranja po letih

Aktivnost	2018					2019				
	neto		SKUPAJ	DDV	SKUPAJ	neto		SKUPAJ	DDV	SKUPAJ
	upravičeni	neupravičeni				upravičeni	neupravičeni			
I. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI	19.800,00	0,00	19.800,00	4.356,00	24.156,00	15.860,00	0,00	15.860,00	3.489,20	19.349,20
izdelava projektne dokumentacije	19.800,00	0,00	19.800,00	4.356,00	24.156,00	15.860,00		15.860,00	3.489,20	19.349,20
izdelava investicijske dokumentacije			0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
II. GRADNJA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
KP 2 (Odsek 2): Selca - Železniki			0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00
KP1 (odsek 1): Jesenovc - Železniki			0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00
III. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.196,72	10.196,72	2.243,28	12.440,00
gradbeni nadzor (1,5%)			0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00
tehniško svetovanje			0,00	0,00	0,00		10.196,72	10.196,72	2.243,28	12.440,00
informiranje in obveščanje javnosti			0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	19.800,00	0,00	19.800,00	4.356,00	24.156,00	15.860,00	10.196,72	26.056,72	5.732,48	31.789,20
OBČINA ŽELEZNIKI			0,00	4.356,00	4.356,00		10.196,72	10.196,72	5.732,48	15.929,20
DRR 2 SKUPAJ	19.800,00		19.800,00		19.800,00	15.860,00		15.860,00		15.860,00
EU sredstva (80%)	15.840,00		15.840,00		15.840,00	12.688,00		12.688,00		12.688,00
državni proračun - MZI (20%)	3.960,00		3.960,00		3.960,00	3.172,00		3.172,00		3.172,00
SKUPAJ	19.800,00	0,00	19.800,00	4.356,00	24.156,00	15.860,00	10.196,72	26.056,72	5.732,48	31.789,20

Aktivnost	2020					2021				
	neto		SKUPAJ	DDV	SKUPAJ	neto		SKUPAJ	DDV	SKUPAJ
	upravičeni	neupravičeni				upravičeni	neupravičeni			
I. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI	39.700,05	0,00	39.700,05	8.734,01	48.434,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
izdelava projektne dokumentacije	30.700,05		30.700,05	6.754,01	37.454,06	0,00		0,00	0,00	0,00
izdelava investicijske dokumentacije	9.000,00		9.000,00	1.980,00	10.980,00			0,00	0,00	0,00
II. GRADNJA	210.116,49	0,00	210.116,49	46.225,62	256.342,11	417.608,73	0,00	417.608,73	91.873,92	509.482,65
KP 2 (Odsek 2): Selca - Železniki	56.252,10		56.252,10	12.375,46	68.627,56	109.578,84	0,00	109.578,84	24.107,34	133.686,18
KP1 (odsek 1): Jesenovc - Železniki	153.864,39		153.864,39	33.850,16	187.714,55	308.029,89	0,00	308.029,89	67.766,58	375.796,47
III. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI	3.653,51	0,00	3.653,51	803,77	4.457,28	6.264,36	0,00	6.264,36	1.378,16	7.642,52
gradbeni nadzor (1,5%)	3.153,51		3.153,51	693,77	3.847,28	6.264,36	0,00	6.264,36	1.378,16	7.642,52
tehniško svetovanje			0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00
informiranje in obveščanje javnosti	500,00		500,00	110,00	610,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	253.470,05	0,00	253.470,05	55.763,40	309.233,45	423.873,09	0,00	423.873,09	93.252,08	517.125,17
OBČINA ŽELEZNIKI			0,00	55.763,40	55.763,40	0,00		0,00	93.252,08	93.252,08
DRR 2 SKUPAJ	253.470,05		253.470,05		253.470,05	423.873,09		423.873,09		423.873,09
EU sredstva (80%)	202.776,04		202.776,04		202.776,04	339.098,47		339.098,47		339.098,47
državni proračun - MZI (20%)	50.694,01		50.694,01		50.694,01	84.774,62		84.774,62		84.774,62
SKUPAJ	253.470,05	0,00	253.470,05	55.763,40	309.233,45	423.873,09	0,00	423.873,09	93.252,08	517.125,17

Aktivnost	2022				
	upravičeni	neto neupravičeni	SKUPAJ	DDV	SKUPAJ
I. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI	14.750,00	0,00	14.750,00	3.245,00	17.995,00
izdelava projektne dokumentacije	14.750,00		14.750,00	3.245,00	17.995,00
izdelava investicijske dokumentacije			0,00	0,00	0,00
II. GRADNJA	501.222,31	72.997,29	574.219,60	126.328,31	700.547,91
KP 2 (Odsek 2): Selca - Železniki	188.929,30	12.831,89	201.761,19	44.387,46	246.148,65
KP1 (odsek 1): Jesenovec - Železniki	312.293,01	60.165,40	372.458,41	81.940,85	454.399,26
III. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI	8.883,85	0,00	8.883,85	1.954,44	10.838,29
gradbeni nadzor (1,5%)	7.821,61		7.821,61	1.720,75	9.542,36
tehniško svetovanje			0,00	0,00	0,00
informiranje in obveščanje javnosti	1.062,24		1.062,24	233,69	1.295,93
SKUPAJ	524.856,16	72.997,29	597.853,45	131.527,75	729.381,20
OBČINA ŽELEZNIKI	0,00	72.997,29	72.997,29	131.527,75	204.525,04
DRR 2 SKUPAJ	524.856,16	0,00	524.856,16	0,00	524.856,16
EU sredstva (80%)	419.884,93		419.884,93		419.884,93
državni proračun - MZI (20%)	104.971,23		104.971,23		104.971,23
SKUPAJ	524.856,16	72.997,29	597.853,45	131.527,75	729.381,20

11.2 Izračun vrzeli - najvišjega zneska sofinanciranja projekta

Pri izvedbi analize stroškov in koristi je bila izdelana tudi finančna analiza, ki vključuje analizo diskontiranega neto prihodka. Rezultat navedene analize je tudi izračun višine sofinanciranja, ki ga posamezni projekt lahko pričakuje s strani EU skladov.

Skladno z metodologijo, določeno v Delegirani uredbi komisije (EU) št. 480/2014 se na osnovi finančne analize izdela analiza diskontiranega neto prihodka. Negativni kazalniki finančne analize dokazujejo potrebo po sofinanciranju investicijskega projekta iz sredstev EU. V okviru analize diskontiranega neto prihodka se ugotavlja diskontirani neto prihodek operacije. Ta se izračuna tako, da se od diskontiranega prihodka odštejejo diskontirani stroški in po potrebi prišteje preostala vrednost naložbe. Na ta način se ugotavlja najvišja možna višina sofinanciranja upravičenih stroškov iz sredstev EU.

Stopnja primanjkljaja v financiranju tega projekta znaša 100 %, kar pomeni, da je projekt upravičen do sofinanciranja (ob upoštevanju najvišje možne stopnje sofinanciranja za prednostno usmeritev, ki znaša 100 %) v višini 100%. Za analizo diskontiranega neto prihodka so bile uporabljene predpostavke in osnove, potrebne za finančno analizo. Izračun primanjkljaja v financiranju je prikazan v nadaljevanju (Tabela 24).

Tabela 24 Prikaz izračuna najvišjega zneska sofinanciranja projekta iz sredstev EU (v EUR)

Zap.št.	Glavni elementi in parametri	Vrednost
1	Referenčno obdobje (leta)	25 let
2	Finančna diskontna stopnja (%)	4%
3	Skupni naložbeni stroški – stalne cene brez nepredvidenih stroškov in brez poračunljivega DDV (v EUR, nediskontirani)	1.577.188
4	Skupni naložbeni stroški (v EUR, diskontirani)	1.504.536
5	Ostanek vrednosti (v EUR, nediskontiran)	0
6	Ostanek vrednosti (v EUR, diskontiran)	0
7	Prihodki (v EUR, diskontirani)	0
8	Operativni stroški (v EUR, diskontirani)	94.273
9	Čisti prihodek = prihodki – operativni stroški + ostanek vrednosti (v EUR, diskontirana) = (7) – (8) + (6)	-94.273
10	Naložbeni stroški – čisti prihodek (v EUR, diskontiran) = (4) – (9) (člen 55(2))	1.598.809 (upošteva se 1.504.536)*
11	Stopnja primanjkljaja v financiranju (%) = 10/4	106,27% (upošteva se 100%)*

*Skladno z metodologijo se v primeru, da je denarni tok (čisti prihodek) negative, se upoštevajo celotni diskontirani naložbeni strošek, kar pomeni tudi upoštevanje 100% stopnje primanjkljaja v financiranju.

12 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

12.1 Finančna analiza

Namen finančne analize je izračun kazalnikov finančnih rezultatov projekta. Izdelana je z vidika lastnika – Občine Železniki, ki bo tudi upravitelj večjega dela novo zgrajene infrastrukture kolesarskih povezav. V finančni analizi so upoštevani le denarni tokovi, se pravi dejanski znesek denarnih sredstev, ne pa nederarne knjigovodske postavke (npr. amortizacija, rezervni sklad).

12.1.1 Predpostavke finančne analize

Za izdelavo finančne analize so bile upoštevane naslednje predpostavke:

- Ekonomska doba investicije je ocenjena na 25 let;
- Uporabljena je 4-odstotna finančna diskontna stopnja (skladno z dokumentom »Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects«, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020, European Commission, December 2014);
- V prikazu denarnega/finančnega toka je upoštevana vrednost v stalnih cenah z DDV in brez nepredvidenih del, skladno z metodologijo EU, opredeljeno v »Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects«, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020, European Commission, December 2014, poglavje 2.7.2. Methodology, stran 41;
- Izvedba investicije je načrtovana v obdobju 2018-2022, doba obratovanja do leta 2042;
- V finančni in ekonomski analizi upoštevamo vrednost investicije v stalnih cenah brez nepredvidenih stroškov;
- Prihodki in stroški projekta, ki bodo nastali v dobi obratovanja, so ocenjeni. Za del, ki se nanaša na izgradnjo kolesarskih povezav, so stroški v dobi obratovanja ocenjeni na podlagi realiziranih stroškov, ki jih ima Občina Železniki z vzdrževanjem podobne infrastrukture. Za stroške tekočega vzdrževanja kolesarske povezave bo Občina Železniki zagotovila v okviru vsakoletnega proračuna sredstva za vzdrževanje slednje.
- Preostanek vrednosti: skladno z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014 se preostala vrednost naložbe vključi v izračun diskontiranega neto prihodka operacije le, če prihodki presegajo stroške projekta. V predmetnem projektu je neto denarni tok celotno referenčno obdobje negativen, kar pomeni, da v celotnem obdobju obratovalni stroški presegajo prihodke projekta (ki jih niti ni predvidenih). Skladno z navedenim zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun diskontiranega neto prihodka operacije.

Na podlagi navedenih predpostavk je bila ugotovljena finančna donosnost investicije, ki je izdelana s pomočjo:

- Finančne neto sedanje vrednosti;

Kriterij presoje: V primeru, da je finančna neto sedanja vrednost (NPV/C) negativna, se lahko predlaga sofinanciranje iz EU skladov.

- Finančne interne stopnje donosnosti (FRR/C);

Kriterij presoje: projekt je upravičen do sofinanciranja, kadar je interna stopnja donosnosti nižja od diskontne stopnje (4 %), ob čemer je potrebno izpostaviti, da zaradi negativnega neto denarnega toka skozi celotno referenčno obdobje izračun finančne interne stopnje donosnosti ni mogoč, kar pomeni, da je zagotovo nižja od diskontne stopnje.

Poleg navedenih je v okviru finančne analize izračunana tudi finančna donosnost nacionalnega / lastnega kapitala.

Na podlagi navedene metodologije in predstavljenih izhodiščnih parametrov je izračunana tudi finančna vrzel projekta oz. stopnja primanjkljaja v financiranju projekta, ki je predstavljena v predhodnih poglavjih.

Tabela 25 Predpostavke finančne analize

Parameter	Predpostavka
Referenčno obdobje	25 let (2018 – 2042)
Diskontna stopnja	4% (Uredba o enotni metodologiji)
Uporabljena metoda	Metoda diferenčnih vrednosti (t.i. inkrementalna metoda), ki določa, da je potrebno za izračun denarnega toka naložbe in finančnih kazalnikov investicije uporabiti tiste vrednosti, ki pomenijo razliko med varianto »z naložbo« in varianto »brez naložbe«.
Preostanek vrednosti po koncu referenčnega obdobja	Prihodki projekta so celotno referenčno obdobje nižji od odhodkov projekta, kar pomeni, da je neto denarni tok negativen. Skladno z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014 se zato preostanka vrednosti po koncu referenčnega obdobja ne upošteva oziroma znaša 0.
Pričetek referenčnega obdobja	Pričetek izvajanja naložbe – leto 2018, predviden zaključek 2022, pričetek obratovanja 2023
Prihodki	Gre za izgradnjo javne komunalne infrastrukture t.i. skupne rabe, za katero se ne pričakuje nobenih prihodkov v dobi obratovanja.
Stroški	V analizi stroškov in koristi so vključeni stroški, ki se nanašajo na obratovanje in vzdrževanje kolesarske infrastrukture, katere izgradnja je predmet tega projekta.
Stroški investicijskega vzdrževanja	Predvideno je, da bo v referenčnem obdobju skupaj vloženi 30.000 EUR za investicijsko vzdrževanje kolesarske povezave.

12.1.2 Ocena stroškov in prihodkov v ekonomski dobi projekta

12.1.2.1 Vrednost naložbe

Skladno z veljavno metodologijo, opredeljeno z dokumentom »Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects«, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020, European Commission, December 2014, se v finančni (in ekonomski) analizi upošteva vrednost naložbe v stalnih cenah brez nepredvidenih stroškov. Občina Železniki za izgradnjo kolesarske infrastrukture ni davčna zavezanica, zato DDV-ja ne more poračunavati. Zato DDV predstavlja strošek projekta.

Vrednost investicije v stalnih cenah brez nepredvidenih stroškov z DDV znaša 1.577.187,81 €.

Tabela 26 Upoštevana vrednost naložbe po letih (v EUR) – stalne cene brez nepredvidenih del in poračunljivega DDV

	2018	2019	2020	2021	2022	SKUPAJ
vrednost	24.156,00	19.349,20	309.233,45	517.125,17	729.381,20	1.577.187,81

12.1.2.2 Izračun amortizacije in preostanka vrednosti

Proračun, proračunski uporabniki in druge osebe javnega prava redno odpisujejo oziroma obračunavajo amortizacijo neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev, kot je določeno s Pravilnikom o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev (Ur. list RS, št. 45/05, 138/06, 120/07, 48/09, 112/09, 58/10, 108/13, 100/15 – v nadaljevanju Pravilnik). Skladno s Pravilnikom se osnovna sredstva redno odpisujejo posamično, z uporabo metode enakomernega časovnega amortiziranja, ki se mora dosledno uporabljati iz obračunskega obdobja v obračunsko obdobje.

V prilogi I navedenega Pravilnika so določene stopnje rednega odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev, in sicer:

- Zgradbe (stavbe, ceste, druge zgradbe) se amortizirajo po letni stopnji 3%;
- Oprema se amortizira po letni stopnji 20 %.

Navedene amortizacijske stopnje smo upoštevali tudi pri izračunu amortizacije za predmetni projekt, predstavljene so v Tabeli 27. V izračunu amortizacije smo upoštevali končno vrednost naložbe (v tekočih cenah), kajti amortizacija se računa na podlagi nabavnih cen.

Tabela 27 Izračun amortizacije

	Znesek investicije (EUR)	Amortizacijska stopnja	Letni znesek amortizacije (v EUR)	Neamortiziran del vrednosti po preteku referenčnega obdobja (v EUR)
Gradnja	1.595.568	3%	47.867	622.272
Oprema	16.117	20%	3.223	12.893
SKUPAJ	2.186.195		51.090	635.165

Na podlagi navedenih predpostavk znaša letni znesek amortizacije 51.090 EUR.

Člen 18 Delegirane uredbe Evropske komisije št. 480/2014 določa, da naj bi bil preostanek vrednosti izračunan na podlagi neto sedanje vrednosti denarnih tokov v preostanku življenjske dobe projekta. Prav tako pa dovoljuje uporabo drugih metod v primeru pojasnitve okoliščin, ki narekujejo sprejem drugačne odločitve in uporabo drugačne metode. Za projekte, ki ne generirajo prihodka, se navajata dve metodi, in sicer:

- Izračun ostanka vrednosti po klasični metodi neamortiziranega dela vrednosti ali
- Ostanku vrednosti, ki je ocenjen na podlagi ocene tržne vrednosti naložbe.

Za predmetno naložbo lahko ugotovimo, da:

- Projekt ne ustvarja neto prihodka (v referenčnem obdobju so neto prihodki negativni), zato klasična metoda izračuna ostanka vrednosti na podlagi neto sedanje vrednosti denarnih tokov v preostanku življenjske dobe ni ustrezna;
- Da tržne vrednosti podobnih objektov niso poznane oziroma so kolesarske povezave infrastruktura skupne in splošne rabe, ki se ne zaračunava, zato interesa za kakršnikoli nakup ni.

Dodatno isti člen Delegirane uredbe Evropske komisije št. 480/2014 določa, da se preostanek vrednosti naložbe vključi v izračun diskontiranega neto prihodka operacije le, če prihodki presegajo stroške projekta. V predmetnem projektu je neto denarni tok celotno referenčno obdobje negativen, kar pomeni, da v celotnem obdobju obratovalni stroški presegajo prihodke projekta. Skladno z navedenim zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun diskontiranega neto prihodka operacije.

12.1.2.3 Prikaz potrebnih nadomestitvenih vlaganj v referenčnem obdobju

V proučevanem referenčnem obdobju, ki vključuje poleg obdobja investiranja (5 let) tudi obdobje obratovanja se predvideva investicijsko vzdrževanje v skupni vrednosti 30.000 EUR.

12.1.2.4 Predvideni obratovalni stroški in stroški vzdrževanja

Ocena stroškov obratovanja in vzdrževanja je izdelana na podlagi izračunov in predpostavk tega projekta. Izdelana je za vse segmente naložbe.

Tabela 28 Ocena obratovalnih in vzdrževalnih stroškov operacije (v EUR)

VRSTA STROŠKA OBRATOVANJA IN VZDRŽEVANJA	Strošek/leto
Strošek vzdrževanja prometne infrastrukture (s spremljajočimi zelenimi površinami)	
Vir: občinski proračun Občine Železniki 2017-2019	
Upravljanje in vzdrževanje kategoriziranih občinskih cest v EUR 2017	125.000
Upravljanje in vzdrževanje kategoriziranih občinskih cest v EUR 2018	128.000
Upravljanje in vzdrževanje kategoriziranih občinskih cest v EUR 2019	129.000
Poprečno na leto	127.333
Dolžina vseh kategoriziranih občinskih cest (km)	97,5
Strošek EUR/ tekoči m	1,31
Višina stroška / tekoči m za kolesarsko infrastrukturo (50%)	0,655
PROJEKT: dolžina dejansko nove kolesarske infrastrukture (km)	7,523
PROJEKT: ocenjeni strošek v EUR/leto	4.912,46

12.1.2.5 Predvideni prihodki v dobi obratovanja

V dobi obratovanja bo vsa novo zgrajena infrastruktura za vse uporabnike brezplačna, zato se ne predvideva realizacija kakršnihkoli prihodkov.

12.1.3 Finančna analiza s finančnimi kazalniki

V okviru analize se je ugotavljala finančna donosnost investicije, ki se ugotovi na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti in finančne interne stopnje donosa investicije (NPV/C, FRR/C). Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške investicije, ne glede na to, kako so ti financirani. Da je projekt upravičen do sofinanciranja iz skladov, mora biti NPV/C negativna, FRR/C pa nižja od diskontne stopnje, ki je uporabljena v analizi (4 %). Prav tako je izračunana tudi finančna donosnost lastnega (nacionalnega) kapitala (FNPV/K, FRR/C), kjer je potrebno v projekt vložena finančna sredstva – brez nepovratnih sredstev EU – upoštevati kot odliv in ne kot investicijske stroške.

Prav tako se je v okviru analize ugotavljala finančna trajnost projekta, ki je ocenjena s preveritvijo, ali so skupni (nediskontirani) neto denarni tokovi v referenčnem obdobju pozitivni. Ti neto denarni tokovi vključujejo investicijske stroške, vse vire financiranja in neto prihodke.

Na podlagi predpostavk predhodnih poglavij in dejstev je izdelana finančna projekcija projekta za referenčno obdobje. Upoštevano je referenčno obdobje 25 let, temu pa je dodano tudi obdobje, ko se bo projekt tudi dejansko izvajal in bodo nastajali investicijski stroški. Glede na to, da je obravnavano sorazmerno dolgo obdobje, so v finančni projekciji zajeti tudi stroški investicijskega vzdrževanja v obsegu, ki je po ocenah nujen za nemoteno obratovanje.

Pri izračunih finančne analize je upoštevana metoda diferenčnih vrednosti (t. i. metoda prirasta). V nadaljevanju prikazujemo zgolj inkrementalni prikaz prihodkov in stroškov projekta, kar pomeni zgolj prikaz dodatnih prihodkov in stroškov ter prihrankov, ki so povzeti iz predstavitev v predhodnem poglavju. Dejstvo je, da se v okviru naložbe gradi nova infrastruktura, zato v proučevanem scenariju brez projekta ni nobenega odliva oziroma priliva.

V Tabeli 30 Prikaz finančnega toka investicije so prikazani odlivi in prilivi, ki so uporabljeni za izračun finančnih kazalnikov projekta. Kot navedeno v predhodnih točkah tega poglavja, so upoštevane vrednosti naložbe v stalnih cenah brez nepredvidenih stroškov. Tabela hkrati prikazuje dejanske pričakovane denarne tokove in vključuje tudi predvideno višino sofinanciranja iz sredstev EU. Tabela 31 prikazujeta finančni tok, ki je bil uporabljen za izračun finančnih kazalnikov projekta.

Osnova za izračun finančnih kazalcev je denarni tok investicije. Denarni tok naložbe je izračunan na podlagi podatkov iz prejšnjih točk dokumenta.

Prednost ocene denarnih tokov je v tem, da zabeleži samo dejanske izdatke in prihodke, namesto izdatkov in prihodkov, ki so računovodsko evidentirani. Amortizacije, ki ne zahteva izdatkov v denarju, ne upoštevamo kot produkcijski strošek.

Doseganje finančne vzdržnosti projekta se dokazuje na podlagi kumulativnega denarnega toka, ki mora biti celotno projektno obdobje pozitiven. Če je kumulativni neto denarni tok pozitiven, se lahko šteje, da je projekt finančno vzdržen.

Pomembno pravilo pri ocenjevanju denarnih tokov je tudi, da upoštevamo samo t. i. dodatne denarne tokove, ki so povezani z novo investicijo, zanemarimo pa vse tiste prihodke in stroške, ki se pojavijo v vsakem primeru, ne glede na to, ali določen investicijski projekt izvedemo ali ne.

Učinkovitost investicije ocenjujemo z naslednjimi investicijskimi kriteriji:

- Neto sedanja vrednost;
- Interna stopnja donosnosti;
- Doba vračanja.

Tabela 29 Finančni kazalniki projekta

Kazalnik	Brez sofinanciranja ESRR	S sofinanciranjem ESRR
KOLESARSKÉ POVEZAVE		
Neto sedanja vrednost	-1.598.809 EUR	-416.849 EUR
Interna stopnja donosa	Izračun ni mogoč	Izračun ni mogoč

Neto sedanja vrednost pri 4-odstotni zahtevani finančni diskontni stopnji je -1.598.809 € in je negativna. Z vidika proučevanega kazalca je projekt primeren za sofinanciranje, kajti projekt finančno ni donosen.

Interne stopnje donosnosti ni mogoče izračunati, kajti neto denarni tok je v celotnem referenčnem obdobju negativen, kar pomeni, da projekt nima nobenega donosa oziroma je le-ta negativen. Z naložbo bodo namreč nastali dodatni obratovalni stroški in stroški vzdrževanja (tekočega in investicijskega), ki jih bo morala pokriti lokalna skupnost iz svojega proračuna. Glede na negativen donos (večje stroške, kot so predvideni prihodki) lahko zaključimo, da je interna stopnja donosnosti nižja od uporabljene 4-odstotne diskontne stopnje.

Doba vračanja

Iz tabele 31 Prikaz finančnega toka investicije je razvidno, da je neto denarni tok projekta v celotnem proučevanem obdobju negativen. To pomeni, da neto prihodki proučevanega referenčnega obdobja projekta ne morejo v nobenem primeru povrniti stroškov investicije. Zaradi navedenega je izračun dobe vračanja investicijskih sredstev nemogoč oz. se lahko zaključi, da neto prihodki nikoli v življenjski dobi ne morejo pokriti niti najmanjšega dela investicije. Sposobnost pokrivanja investicijskih stroškov z neto prihodki je tako 0 %.

Tabela 30 Prikaz finančnega toka investicije (v EUR)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
SCENARIJ S PROJEKTOM													
PRIHODKI	19.800	15.860	253.470	423.873	524.856	0	0	0	0	0	0	0	0
KOLESARSKÉ POVEZAVE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRIHODKI OD SOFINANCIRANJA	19.800	15.860	253.470	423.873	524.856	0	0	0	0	0	0	0	0
sofinanciranje EU + RS	19.800	15.860	253.470	423.873	524.856								
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠKI	24.156	19.349	309.233	517.125	729.381	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	9.912	4.912	4.912
KOLESARSKÉ POVEZAVE	0	0	0	0	0	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	9.912	4.912	4.912
strošek vzdrževanja	0	0	0	0	0	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912
strošek investicijskega vzdrževanja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	0	0
STROŠKI NALOŽBE	24.156,00	19.349,20	309.233,45	517.125,17	729.381,20	0	0	0	0	0	0	0	0
RAZLIKA	-4.356	-3.489	-55.763	-93.252	-204.525	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-9.912	-4.912	-4.912

	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
SCENARIJ S PROJEKTOM												
PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KOLESARSKÉ POVEZAVE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRIHODKI OD SOFINANCIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sofinanciranje EU + RS												
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠKI	4.912	4.912	4.912	14.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	19.912	4.912	4.912
KOLESARSKÉ POVEZAVE	4.912	4.912	4.912	14.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	19.912	4.912	4.912
strošek vzdrževanja	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912
strošek investicijskega vzdrževanja	0	0	0	10.000	0	0	0	0	0	15.000	0	0
STROŠKI NALOŽBE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RAZLIKA	-4.912	-4.912	-4.912	-14.912	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-19.912	-4.912	-4.912

Tabela 31 Finančni tok, uporabljen za izračun finančnih kazalnikov (v EUR)

	SKUPAJ	NSV	1 2018	2 2019	3 2020	4 2021	5 2022	6 2023	7 2024	8 2025	9 2026	10 2027	11 2028
PRILIVI													
Prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostane vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ PRILIVI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ODLIVI													
Operativni stroški (povezave)	128.249	77.999	0	0	0	0	0	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	9.912
investicijsko vzdrževanje	30.000	16.274	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000
Investicijski stroški (v stalnih cenah brez nepredvidenih stroškov)	1.577.188	1.504.536	24.156	31.789	309.233	507.981	704.028	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ ODLIVI	1.735.437	1.598.809	24.156	31.789	309.233	507.981	704.028	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	14.912
NETO DENARNI TOK	-1.735.437	-1.598.809	-24.156	-31.789	-309.233	-507.981	-704.028	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-14.912

	12 2029	13 2030	14 2031	15 2032	16 2033	17 2034	18 2035	19 2036	20 2037	21 2038	22 2039	23 2040	24 2041	25 2042
PRILIVI														
Prilivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostane vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ PRILIVI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ODLIVI														
Operativni stroški (povezave)	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	14.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	19.912	4.912	4.912
investicijsko vzdrževanje	0	0	0	0	0	10.000	0	0	0	0	0	15.000	0	0
Investicijski stroški (v stalnih cenah brez nepredvidenih stroškov)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ ODLIVI	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	24.912	4.912	4.912	4.912	4.912	4.912	34.912	4.912	4.912
NETO DENARNI TOK	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-24.912	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-4.912	-34.912	-4.912	-4.912

12.2 Ekonomska analiza

Bistvo ekonomske analize je, da se vložke projekta oceni na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom, prav tako plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami, ki so lahko izkrivljene ali pa jih celo ni.

Namen ekonomske analize je ocena vplivov izvedbe projekta na širše družbenoekonomsko okolje. V okviru ekonomske analize se namreč ugotovi, ali je družba v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške. Hkrati pa se ugotovi tudi, ali je projekt upravičen do sofinanciranja. Le v primeru, če je vpliv projekta pozitiven, je upravičen do sofinanciranja. Da je projekt upravičen do sofinanciranja, je potrebno, da:

- Družbene koristi presegajo stroške projekta;
- Sedanja vrednost ekonomskih koristi presega neto sedanjo vrednost stroškov.

Kazalniki, s pomočjo katerih ugotavljamo upravičenost do sofinanciranja, so:

- Ekonomska neto sedanja vrednost (EPNV): mora biti večja od 0, kar pomeni, da je projekt zaželen z ekonomskega stališča;
- Ekonomska interna stopnja donosnosti (ERR): mora biti večja od družbene diskontne stopnje (uporabljena 5,0 %);
- Razmerje med koristmi in stroški: koeficient družbene koristnosti B/C mora biti večji od 1.

12.2.1 Opis metodologije in ključnih predpostavk

Tabela 32 Predpostavke ekonomske analize

Parameter	Predpostavka
Referenčno obdobje	25 let
Družbena diskontna stopnja	5%
Osnova	Predpostavke finančne analize
Družbene koristi	
Zmanjšanje stroškov goriva in stroškov parkiranja zaradi zamenjave oblike prevoza na delo oziroma do mobilnostnega vozlišča (z avta na kolo)	KORIST: 32.142 EUR letno
Zmanjšanje stroškov goriva zaradi zamenjave oblike prevoza po opravkih - upokojeanci (z avta na kolo)	Korist: 1.293 EUR letno
Vpliv na zdravje	10.112 EUR letno
Dodana vrednost v izvajalskih organizacijah	Na podlagi izračuna: 2018: 6.120 EUR 2019: 8.053 EUR 2020: 72.590 EUR 2021: 119.578 EUR 2022: 169.064 EUR

Ekonomska analiza je izdelana na podlagi naslednje metodologije in predpostavk:

1. Osnovo za izračun kazalnikov ekonomske učinkovitosti predstavljajo parametri, upoštevani v finančni analizi, ki so nadgrajeni še s parametri za proučevanje vpliva projekta na širše okolje in jih je mogoče kvantificirati v denarju. Uporabljeni dodatni parametri predstavljajo možne vplive izvedbe projekta na širše okolje. V tem primeru je proučevan vpliv projekta na nivoju lokalne skupnosti;
2. Pri izračunih je uporabljena 5-odstotna družbena diskontna stopnja, skladno s priporočili Evropske komisije (»Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects«, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020, European Commission, December 2014, str. 55);

3. Tako kot v finančni analizi je tudi v ekonomski analizi uporabljen inkrementalni pristop, ki pomeni razliko med izbrano varianto projekta in varianto brez projekta;
4. Denarni tok iz finančne analize predstavlja osnovo za izračune ekonomske analize. Pri določanju kazalcev pa je potrebnih nekaj prilagoditev:
 - Davčni popravki: posredne davke (DDV), subvencije in čiste transfere je treba odšteti; zato so tako pri obratovalnih stroških kot tudi pri vrednosti investicije in stroških reinvestiranja posredni davki (DDV) odšteti. Ker je uporabljena splošna davčna stopnja v višini 22%, je za preračun zneskov z DDV v zneske brez DDV uporabljen faktor preračuna 0,8197 ($100/122=0,8197$);
 - Popravki zaradi zunanjih učinkov: nekateri učinki projekta vplivajo tudi na druge gospodarske subjekte, ki ne prejemajo nadomestil. Ker za zunanje učinke ni nadomestil, le-ti niso vključeni v analizo;
 - Od tržnih do obračunskih cen: poleg izkrivljenih cen zaradi davkov in eksternalij lahko k odmiku cen od konkurenčnega tržnega ravnotežja prispevajo tudi drugi dejavniki (monopoli, trgovinske ovire, reguliran trg delovne sile ipd.). V takih primerih opazovane tržne cene lahko zavajajo. Zato obračunske cene z uporabo konverzijskih faktorjev preračunamo iz cen v finančni analizi. Pri preračunu je za večino postavk uporabljen standardni konverzijski faktor 1, medtem ko je za stroške uporabljen konverzijski faktor v višini 0,8154. Izračun konverzijskega faktorja za operativne in investicijske stroške, na podlagi katerega izračunamo ekonomske stroške investicije, predstavljamo v nadaljevanju (Tabela 33). Za izračun ekonomske vrednosti investicije je uporabljen še dodaten faktor 0,8197, kajti naložba vsebuje tudi DDV, ki ga je potrebno v ekonomski analizi izključiti. Tako konverzijski faktor za preračun v ekonomske stroške investicije znaša 0,6684.

Tabela 33 Izračun osnovnih koeficientov za konverzijske faktorje

Zap.št.	Postavka	Vrednost	Izračun	Pojasnilo predpostavke
1	Skupna investicija	1.611.685		
2	Skupna investicija (denarni tok)	1.450.517	1-10% od 1	Predpostavka 10% dobička v gradbeništvu, ki se v denarnem toku odšteje
3	GOI dela	1.319.735		Vrednost, zmanjšana za 10%
4	Oprema	13.331		
5	Dobiček (10%)	161.169		Predpostavka v gradbeništvu, 10% dobička
6	Ostali stroški	132.102		
	Vrednost dela			
7	Vrednost dela v GOI	527.894	40% od 3	Strošek dela v GOI znaša 40% vrednosti
8	Vrednost dela v opremi	2.000	30% od 4	Strošek dela v opremi znaša 30% vrednosti
9	Vrednost nekvalificiranega (NKV) dela v GOI	316.736	60% od 7	Delež NKV delovne sile pri izvedbi GOI del je 60%
10	Vrednost kvalificiranega (KV) dela v GOI	211.158	40% od 7	Delež KV delovne sile pri izvedbi GOI del je 40%
11	Vrednost NKV dela v opremi	600	30% od 8	Delež NKV delovne sile pri izvedbi opreme je 30%
12	Vrednost KV dela v opremi	420	70% od 8	Delež KV delovne sile pri izvedbi opreme del je 70%
13	Stopnja brezposelnosti na Gorenjskem	5,2%		Vir: Zavod RS za zaposlovanje (junij 2019)
14	Prispevki in dajatve v RS na plače	39%		

Tabela 34 Izračun konverzijskega faktorja za investicijo

Oznaka	Postavka	Vrednost	Pojasnilo izračuna
CF DS	Izračun konverzijskega faktorja za delovno silo	57,04%	$(1-u)*(1-t)$
u	Stopnja brezposelnosti	5,20%	
t	Stopnja prispevkov in dajatev	39%	
CF INV	Izračun konverzijskega faktorja za investicijo	81,54%	$3+(CFDS \times 1)$
1	Delež vrednosti nekvalificiranega dela v celotni vrednosti naložbe	19,69%	Postavke Tabele 33: $(9+11)/1$
2	Delež profita	10%	Predpostavka (Tabela 33, vrstica 5)
3	Delež investicije	70,31%	$100\%-1-2$

5. Ekonomski preostanek vrednosti: V skladu z veljavno Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 480/2014, ki v 18. členu določa, da se v izračunu neto diskontiranega finančnega toka finančni preostanek vrednosti ne upošteva v izračunu, smo le-tega izključili iz analize diskontiranega finančnega toka, upoštevamo pa ga kot ekonomski

preostanek vrednosti na koncu časovnega obdobja, in sicer v višini presežka ekonomskih koristi nad ekonomskimi stroški investicije, izračunanih za preostanek ekonomske dobe, kar znaša 710.068 EUR za celotno operacijo oziroma 602.264 EUR za kolesarske povezave. V ekonomski preostanek vrednosti so vključene diskontirane ekonomske koristi projekta, in sicer z metodo tehtane aritmetične sredine amortizacijskih stopenj. Za projekt je bila izračunana končna ekonomska doba 33 let, kar pomeni še dodatnih 13 let po ekonomski dobi projekta glede na tehtano amortizacijsko stopnjo (3% za gradnjo in 20% za opremo).

Izračun obdobja za izračun ekonomskega preostanka vrednosti:

Tabela 35 Izračun števila let, ki se upoštevajo pri izračunu ekonomskega preostanka vrednosti

Investicija	Vrednost	Amortizacijska stopnja	Število let	Ponder*	Število let
Gradbena dela	1.595.568	3,00%	33	0,99	32,670
Oprema	16.117	20,00%	5	0,01	0,060
SKUPAJ	1.611.685				32,720
Ponderirana aritmetična sredina dobe trajanja =					33
Ekonomska doba trajanja izvedbe projekta =					20
Dodatno število let po ekonomski dobi =					13

*Obrazložitev definiranja ponderjev:

Upoštevan je bil obrazec za izračun tehtane aritmetične sredine:
$$\bar{x} = \frac{w_1 x_1 + w_2 x_2 + \dots + w_n x_n}{w_1 + w_2 + \dots + w_n}$$
, kjer se je primerjala investicijska vrednost gradenj in opreme. Pri izračunu ponderjev je bila upoštevana vrednost za gradnje v znesku 1.595.568 EUR in oprema v znesku 16.117 EUR.

V spodnji tabeli je prikazan izračun ponderjev.

Tabela 36 Prikaz izračuna ponderjev

	Investicijska vrednost (EUR)	Določitev ponderja
Gradbena dela	1.595.568	0,99=1.595.568/1.611.685
Oprema	16.117	0,01=16.117/1.611.685
SKUPAJ	1.611.685	

Vrednotenje družbenih koristi

Izračun družbenih koristi je izdelan tako za kolesarske povezave kot tudi za koristi iz naslova novih priključitev na kanalizacijski sistem. Vrednotenje koristi kolesarskih povezav je predstavljeno v Tabeli 37.

Tabela 37 Izračun ekonomskih koristi – kolesarske povezave

	Predpostavke	Enota	Višina
Zmanjšanje stroškov goriva in stroškov parkiranja zaradi zamenjave oblike prevoza na delo oz. do mobilnostnega vozlišča (z avta na kolo)	Ocenjeno število dnevni kolesarjev na povezavah	Št. kolesarjev	282
	Povprečna dolžina opravljene kolesarske poti v km na dan (v obe smeri, upoštevano, da vsi ne vozijo celotne trase 2x 2 km)	Km	4
	Število dni, primernih za kolesarjenje, v letu	Št. dni	120
	Skupno število opravljenih kilometrov s kolesom namesto z avtomobilom	Km	135.360
	Povprečna poraba l bencina/100 km	l/100km	6
	Cena bencina	EUR	1,298
	Letni prihranek na bencinu v EUR	EUR	10.541,84
	50 % oseb/vozil plača parkirnino	Št. oseb	30
	Povprečna cena parkiranja na leto (3 EUR/dan X 20 dni X 12)	EUR	720,00
	Letni prihranek na parkirnini v EUR	EUR	21.600
	SKUPAJ LETNI PRIHRANEK	EUR	10.541,84
	Zmanjšanje stroškov goriva zaradi zamenjave oblike prevoza po opravkih - upokojeenci (z avta na kolo)	Ocenjeno število dnevni kolesarjev	Št. kolesarjev
Povprečna dolžina opravljene kolesarske poti v km na dan (v obe smeri, upoštevano, da vsi ne vozijo celotne trase 2x 2,8 km)		Km	4
Število dni, primernih za kolesarjenje, v letu		Št. dni	120
Skupno število opravljenih kilometrov s kolesom namesto z avtomobilom		Km	16.608
Povprečna poraba l bencina/100 km		l/100km	6
Cena bencina 31.7.2018		EUR	1,298
Letni prihranek na bencinu v EUR		EUR	1.293,43
SKUPAJ LETNI PRIHRANEK		EUR	2.612,67
Vpliv na zdravje	Število stalnih kolesarjev	Število	317
	Stroški zdravstvenega varstva (2015) – v RS (vir: NIJZ, statistični portal, julij 2018)	EUR	3.295.105.000
	Število prebivalcev RS (vir: SURS, 2015)	Število	2.063.077
	Povprečni letni strošek (2015) zdravstvenega varstva na prebivalca RS	EUR/preb.	1597,18
	2% vpliv kolesarjenja na krepitev zdravja in zmanjšanje stroškov zdravstvenega varstva	EUR/aktivnega udeleženca	31,94
	VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI V EUR		10.112,20
Dodana vrednost v dejavnosti	V času izvajanja projekta bo realizirana dodana vrednost v sektorju gradbeništva in storitev. Zato je na podlagi podatkov AJPES (vir: aplikacija FI-PO, agregirani finančni podatki, julij 2018 za poslovno leto 2017) dodana vrednost v dejavnosti izračunana	%	28,17%
	GRADBENIŠTVO – 2017 (dejavnost po SKD – F)		
	Agregirani skupni prihodki (dejavnost po SKD F)	EUR	3.852.387.504
	Agregirana skupna dodana vrednost	EUR	1.085.226.615
	Dodana vrednost/zaposlenega	EUR	29.161
	Število zaposlenih	EUR	37.215
	STORITVE – dodana vrednost (izračunana) (dejavnost po SKD – M)	%	30,91%
	Agregirani skupni prihodki dejavnosti	EUR	4.344.394.920
	Agregirana skupna dodana vrednost	EUR	1.342.739.804
	Dodana vrednost/zaposlenega	EUR	44.156

Predpostavke	Enota	Višina
Število zaposlenih	EUR	30.409
VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI V EUR – 2018	EUR	6.119,67
VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI V EUR – 2019	EUR	8.053,46
VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI V EUR – 2020	EUR	72.589,77
VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI V EUR – 2021	EUR	119.577,51
VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI V EUR – 2022	EUR	169.063,62

Na podlagi navedenega znašajo ekonomske koristi in ekonomski stroški, kot je prikazano v tabeli.

Tabela 38 Prikaz ekonomskih koristi in ekonomskih stroškov

EKONOMSKE KORISTI	Diskontirana vrednost (EUR)	Delež (%)
Zmanjšanje stroškov goriva in stroškov parkiranja zaradi zamenjave oblike prevoza na delo (z avta na kolo)	555.307	41,16%
Zmanjšanje stroškov goriva zaradi zamenjave oblike prevoza po opravkih - upokojenci (z avta na kolo)	22.346	1,66%
Vpliv na zdravje	174.706	12,95%
DODANA VREDNOST V DEJAVNOSTI	353.992	26,24%
EKONOMSKI PREOSTANEK VREDNOSTI	242.737	17,99%
SKUPAJ	1.349.088	100%
EKONOMSKI STROŠKI		
OBRATOVALNI STROŠKI	68.253	6,42%
VREDNOSTI INVESTICIJE	994.220	93,58%
SKUPAJ	1.062.473	100 %

12.2.2 Prikaz ekonomskega toka v ekonomski dobi projekta

Tabela 39 Projekcija ekonomskega toka (EUR)

		NSV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
EKONOMSKE KORISTI	FAKTOR KOREKCIJE		2018	2.019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
EKONOMSKE KORISTI			6.120	8.053	72.590	119.578	169.064	43.547	45.725	48.011	50.412	52.932	55.579	58.358
Zmanjšanje stroškov goriva in stroškov parkiranja zaradi zamenjave oblike prevoza na delo oziroma do mobilnostnega vozlišča (z avta na kolo)	1,000	555.307	0	0	0	0	0	32.142	33.749	35.436	37.208	39.069	41.022	43.073
Zmanjšanje stroškov goriva zaradi zamenjave oblike prevoza po opravih - upokojenci (iz avta na kolo)	1,000	22.346	0	0	0	0	0	1.293	1.358	1.426	1.497	1.572	1.651	1.733
Vpliv na zdravje	1	174.706	0	0	0	0	0	10.112	10.618	11.149	11.706	12.291	12.906	13.551
DODANA VREDNOST V DEJAVNOSTI	1,000	353.992	6.120	8.053	72.590	119.578	169.064	0	0	0	0	0	0	0
EKONOMSKI PREOSTANEK VREDNOSTI	1,000	242.737	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPNE EKONOMSKE KORISTI		1.349.088	6.120	8.053	72.590	119.578	169.064	43.547	45.725	48.011	50.412	52.932	55.579	58.358
EKONOMSKI STROŠKI														
OPERATIVNI STROŠKI	0,8154	68.253	0	0	0	0	0	4.006	4.006	4.006	4.006	4.006	12.160	4.006
VREDNOSTI INVESTICIJE	0,6684	994.220	16.145	21.247	206.680	339.516	470.546	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ EKONOMSKI STROŠKI	EUR	1.062.473	16.145	21.247	206.680	339.516	470.546	4.006	4.006	4.006	4.006	4.006	12.160	4.006
NETO EKONOMSKI TOK	EUR	286.614	-10.025	-13.193	-134.090	-219.938	-301.483	39.542	41.719	44.005	46.406	48.927	43.419	54.352

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
EKONOMSKE KORISTI	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
EKONOMSKE KORISTI	61.276	64.339	67.556	70.934	74.481	78.205	82.115	86.221	90.532	95.059	99.812	104.802	110.042
Zmanjšanje stroškov goriva in stroškov parkiranja zaradi zamenjave oblike prevoza na delo oziroma do mobilnostnega vozlišča (z avta na kolo)	45.227	47.488	49.863	52.356	54.973	57.722	60.608	63.639	66.821	70.162	73.670	77.353	81.221
Zmanjšanje stroškov goriva zaradi zamenjave oblike prevoza po opravkih - upokojeanci (iz avta na kolo)	1.820	1.911	2.007	2.107	2.212	2.323	2.439	2.561	2.689	2.823	2.965	3.113	3.268
Vpliv na zdravje	14.229	14.940	15.687	16.472	17.295	18.160	19.068	20.021	21.023	22.074	23.177	24.336	25.553
DODANA VREDNOST V DEJAVNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EKONOMSKI PREOSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	710.068
SKUPNE EKONOMSKE KORISTI	61.276	64.339	67.556	70.934	74.481	78.205	82.115	86.221	90.532	95.059	99.812	104.802	820.111
EKONOMSKI STROŠKI													
OPERATIVNI STROŠKI	4.006	4.006	4.006	4.006	20.314	4.006	4.006	4.006	4.006	4.006	28.468	4.006	4.006
VREDNOSTI INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ EKONOMSKI STROŠKI	4.006	4.006	4.006	4.006	20.314	4.006	4.006	4.006	4.006	4.006	28.468	4.006	4.006
NETO EKONOMSKI TOK	57.270	60.334	63.551	66.929	54.167	74.199	78.110	82.215	86.526	91.053	71.344	100.797	816.105

12.2.3 Rezultati ekonomske analize

V nadaljevanju je podan prikaz kazalnikov ekonomskega učinka, in sicer:

- Ekonomska stopnja donosa;
- Koeficient družbene koristnosti.

Z vidika navedenih kazalnikov ekonomskega učinka se ocenjuje, ali je projekt upravičen do sofinanciranja.

Tabela 40 Izračun razmerja med koristmi in stroški

Neto sedanja vrednost (stroški)	Diskontirana vrednost
Ekonomski stroški	1.062.473 €
Neto sedanja vrednost (koristi)	
Ekonomske koristi	1.349.088 €
RAZMERJE MED KORISTMI IN STROŠKI	1,27

Izračunani razmerji med koristmi in stroški pokazeta na pozitiven vpliv izvedbe investicije na širše družbeno okolje. To pomeni, da so družbenoekonomske koristi izvedbe projekta večje (koeficient družbene koristnosti znaša 1,27), kot so stroški zanj.

Tabela 41 Izračun ekonomskih kazalnikov

	Kolesarske povezave
Ekonomska neto sedanja vrednost	286.614
Koeficient družbene koristnosti (B/C ratio)	1,27
Ekonomska stopnja donosa	7,94%

Kriteriji ocenjevanja:

- Neto sedanja ekonomska vrednost projekta je večja od 0;
- Ekonomska stopnja donosa je večja od uporabljene družbene diskontne stopnje;
- Koeficient družbene koristnosti je večji od 1.

V primeru izpolnjevanja kriterija je projekt upravičen do sofinanciranja.

Neto sedanja ekonomska vrednost projekta pri 5,0-odstotni družbeni diskontni stopnji je 286.614 € in je pozitivna. Z vidika proučevanega kazalca je projekt upravičen do sofinanciranja.

Ekonomska stopnja donosa je donosnost, pri kateri je ekonomska neto sedanja vrednost projekta enaka nič. Kot kriterij se jo uporablja tako, da se jo primerja z diskontno stopnjo. V primeru, da je ekonomska stopnja donosa večja od uporabljene diskontne stopnje, je projekt zaželen z ekonomskega stališča. Ekonomska stopnja donosa za proučevani projekt znaša 7,94% in je večja od uporabljene diskontne stopnje. Tudi s tega vidika je projekt upravičen do sofinanciranja.

Razmerje med koristmi in stroški je 1,27, kar pomeni, da so širše družbene koristi za 27% večje od stroškov izvedbe projekta. Tudi pri uporabi tega kriterija je investicija upravičena do sofinanciranja.

Ekonomska doba vračanja naložbe (kot povrnitev stroškov naložbe z opredeljenimi družbenimi koristmi le-te) je prikazana v nadaljevanju. Iz kumulativnega ekonomskega toka naložbe je razvidno, da družbene koristi pokrijejo stroške naložbe v 13. letu obratovanja naložbe.

Rezultati finančne in ekonomske analize kažejo, da je za izvedbo projekta potrebno sofinanciranje s strani ESRR in državnega proračuna, hkrati pa tudi, da je izvedba projekta pomembna za proučevano okolje (rezultati ekonomske analize). S tem je tudi utemeljen predlog, da je investicijski projekt upravičen do podpore s strani EU sredstev.

12.2.4 Posredni nemerljivi učinki

Poleg merljivih ekonomskih učinkov bo projekt posredno pozitivno prispeval tudi k drugim družbeno-ekonomskim in prostorsko-okoljskim učinkom na cilje naložbe in trajnostnemu razvoju mesta Kranja, ki jih je nemogoče finančno ovrednotiti. Učinki so po ključnih področjih predstavljeni v spodnji preglednici in ovrednoteni z vidika vpliva:

- +++ zelo velik vpliv,
- ++ pomemben vpliv in
- + zaznan vpliv manjšega obsega.

Tabela 42 Posredni učinki naložbe

Področje	Nemerljivi učinek	Ocena učinka na cilje operacije in trajnostni razvoj občine
Družbeni učinki	<ul style="list-style-type: none"> - Varne in povezane kolesarske povezave in pločniki do postajališč javnega prometa povečujejo interes občanov za uporabo javnega potniškega prometa - Kolesarjenje krepi zdrav življenjski slog vseh generacij, ki je pomemben steber Celostne prometne strategije Občine Železniki - Širjenje možnosti varnega kolesarjenja in hoje prispeva k dvigu kakovosti bivanja - Kolesarske poti in pločniki podpirajo razvoj in dostopnost drugih družbenih in centralnih dejavnosti mesta - Kolesarjenje spodbuja k večji odprtosti družbe in k medsebojni komunikaciji prebivalcev mesta - Celostni pristop k prenovi ter sodelovanje akterjev (občina, DRSI, upravljavci gospodarskih javnih služb..) bo krepil zaupanje občanov v javne službe 	++
Ekonomski učinki	<ul style="list-style-type: none"> - Zniževanje stroškov prevoza z osebnimi vozili za prebivalce mesta - Kakovostno, varno in povezano kolesarsko omrežje je element kakovosti bivanja, urbane identitete mesta in njegove konkurenčnosti, zato predmetni projekt prispeva k krepitvi konkurenčnega položaja - Krepitev zdravja povečuje delovno sposobnost in zmanjšuje stroške bolniškega dopusta - Porast kolesarjenja lahko predstavlja poslovno priložnost (servisi, dostave s kolesom..) - Povečanje cen nepremičnin v soseskah in poslovnih območjih z urejeno kolesarsko infrastrukturo 	+
Okoljsko-podnebni učinki	<ul style="list-style-type: none"> - Zmanjšanje izpustov CO₂ zaradi postopnega zmanjševanje motoriziranega prometa na račun kolesarjenja, hoje in uporabe JPP - S povečanim obsegom kolesarjenja in hoje, še posebej v stanovanjskih soseskah, se bistveno zniža hrup, izboljša kakovost zraka in poveča varnost ter privlačnost bivanjskega prostora - Z nadgradnjo kolesarskega omrežja občina krepi in širi svoj alternativni prometni sistem - mehke mobilnosti ter spodbuja tudi rabo drugih trajnostnih prometnih oblik (JPP, hoja..) - Izboljšuje se povezanost celotnega prometnega sistema občine - Kolesarsko omrežje prispeva k učinkovitejši rabi dragocenega prostora, saj zahteva manj parkirnih površin, manjši je poseg v prostor - Omrežje se smiselno navezuje na druge prometne sisteme (pr. JPP) - Urejanje ustreznega odvodnjavanja – pravočasno in ustrezno prilagajanje podnebnim spremembam 	++

13 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

13.1 Analiza občutljivosti

V analizi občutljivosti variramo tiste spremenljivke projekta, ki so za projekt lahko najbolj kritične. Običajne kritične spremenljivke projekta so:

- Investicijska vrednost;
- Spremembe prihodkov v referenčnem obdobju;
- Spremembe stroškov v referenčnem obdobju.

Osnovni namen analize občutljivosti je ugotovitev, katera izmed proučevanih spremenljivk projekta je kritična. Uporabljeni merili za določitev kritičnih spremenljivk:

1. Kritična spremenljivka je tista, katere 1-odstotna sprememba povzroči več kot 5-odstotno spremembo neto sedanje vrednosti oz. ekonomske neto sedanje vrednosti;
2. Kritična spremenljivka je tista, katere 1-odstotna sprememba povzroči spremembo finančne stopnje donosa (IRR) oz. ekonomske stopnje donosa (ERR) za več kot 1 odstotno točko.

Tabela 43 Analiza občutljivosti

Preizkušana spremenljivka	Sprememba finančne stopnje donosa	Sprememba finančne čiste sedanje vrednosti	Sprememba ekonomske stopnje donosa	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti
Investicijski stroški – porast za 1 %	Izračun ni mogoč	-7,67%		
Investicijski stroški – znižanje za 1 %	Izračun ni mogoč	-17,52%		
Prihodki – porast za 1 %	Izračun ni mogoč	-10,89%		
Prihodki – znižanje za 1 %	Izračun ni mogoč	-10,89%		
Stroški obratovanja in vzdrževanja - porast za 1 %	Izračun ni mogoč	-10,69%		
Stroški obratovanja in vzdrževanja - znižanje za 1 %	Izračun ni mogoč	-11,09%		
Ekonomске koristi – porast za 1 %			8,08%	-10,06%
Ekonomске koristi – znižanje za 1 %			7,80%	-18,19%
Ekonomски stroški investicije – porast za 1 %			7,81%	-17,13%
Ekonomски stroški investicije – znižanje za 1 %			8,07%	-11,12%
Ekonomски stroški (obratovanje in vzdrževanje) – porast za 1 %			7,93%	-14,33%
Ekonomски stroški (obratovanje in vzdrževanje) – znižanje za 1 %			7,95%	-13,92%

Iz tabele je razvidno, da so (upoštevajoč postavljeni merili) kritične spremenljivke ekonomski stroški, ekonomske koristi in ekonomski stroški obratovanja in vzdrževanja.

Kritična spremenljivka	Ugotovitev	
Investicijski stroški	Maksimalen porast preden FNPV/K postane negativna (%)	Že negativna
Prihodki	Maksimalen padec preden FNPV/K postane negativna (%)	Že negativna
Stroški obratovanja in vzdrževanja	Maksimalen porast preden FNPV/K postane negativna (%)	Že negativna
Ekonomске koristi	Maksimalen padec preden ENPV postane negativna (%)	21,25%
Ekonomски stroški (investicije)	Maksimalen porast preden ENPV postane negativna (%)	28,83%
Ekonomски stroški (obratovanja in vzdrževanja)	Maksimalen porast preden ENPV postane negativna (%)	419,93%

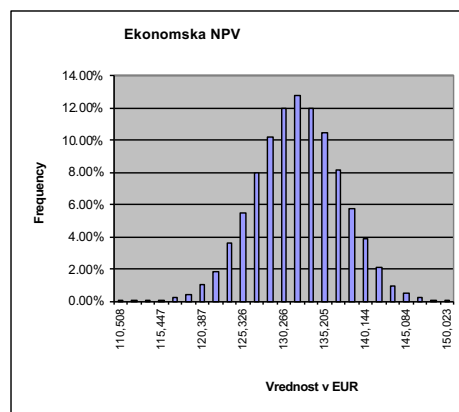
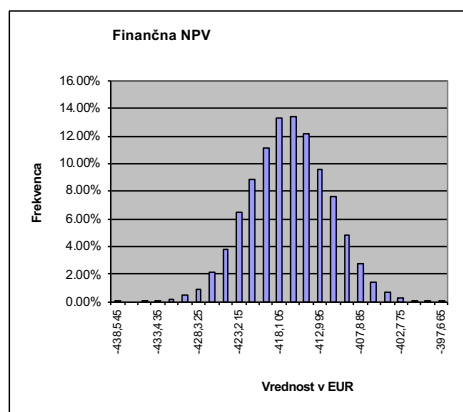
13.2 Analiza tveganja

Analiza tveganja predstavlja metodo za določanje verjetnosti ali možnosti za pojav nevarnih dogodkov ter možne posledice. Koncept verjetnostne analize tveganja se uporablja za označitev okoljskih vplivov, njihova pojavnost v naravi s kakršnokoli stopnjo natančnosti ni lahko predvidljiva.

Analiza tveganja temelji na analizi občutljivosti in vključuje kritične spremenljivke. V analizi kritičnih spremenljivk je ugotovljeno, da sta dve kritični spremenljivki, zato je v nadaljevanju izdelana tudi analiza tveganja za vse proučevane spremenljivke.

Tabela 44 Rezultati Monte Carlo analize

Spremenljivka	FNPV/K	ENPV
Pričakovana vrednost	-416.877	132.016
Standardni odklon	5.030	5.143



Glede na izračun simulacije obstaja 95-odstotna verjetnost, da bo finančna neto sedanja vrednost med -426.737 in -407.018€ ob predpostavki, da bodo investicijski stroški porazdeljeni normalno. Verjetnost, da bo finančna neto sedanja vrednost pozitivna, je 0 %.

Glede na izračun simulacije obstaja 95-odstotna verjetnost, da bo ekonomska neto sedanja vrednost med 121.936 in 142.096 €. Ekonomska neto sedanja vrednost bo zagotovo pozitivna (100 % gotovost).

Ocena drugih dejavnikov tveganja in upravljanje s tveganji

Tabela 45 Ocena drugih dejavnikov tveganja in upravljanje s tveganji

Dejavniki tveganja	Iniciative – ukrepi
Nelikvidnost proračuna za zagotavljanje lastne udeležbe	P: Dobro načrtovanje denarnega toka, redna in kakovostna priprava zahtevkov za povračilo EU virov K: Najem kredita
Zapleti pri javnem naročanju	P: Kakovostna priprava razpisne dokumentacije. Profesionalno vodenje postopkov. Uspešna razrešitev pritožb in zadostno visoko postavljena merila za izbor izvajalca. K: Ponovitev javnega naročila.
Zamude pri izvajanju (kratki roki, pomanjkanje resursov na strani izvajalcev del, obsežnost projekta,..)	P: Stroga pogodbeno določila, zagotovljen koordinator izvedbe na strani občine in kakovosten nadzor, tekoče spremljanje napredka K: Pravočasno prilagajanje dinamike v primeru zaznanih problemov
Realna možnost finančne prekoračitve vrednosti projekta zaradi nepričakovanih okoliščin, ki se lahko pojavijo pri javnem naročanju ali v času izvedbe del (rast gradbenih cen na trgu, nepredvideni posegi ...)	P: Objava razpisa v zimskem času (večji interes gradbenih podjetij), kakovosten popis del, kakovostna gradbena pogodba; intenzivna komunikacija z izbranim izvajalcem v smislu predstavitve pričakovanega problema; poudarjen gradbeni, projektantski in finančni nadzor. K: Priprava predloga redefiniranega finančnega načrta projekta; potreben dogovor o eventualnih spremembah pogodbe.

P: preventivni ukrep, K: kurativni ukrep.

14 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Z investicijskim programom sm o prikazali naložbo v izgradnjo in vzpostavitev Kolesarske povezave Železniki – Selca, ki povezuje občinsko središče Železniki z zalednimi naselji Selca in Studeno. Investitor je Občina Železniki.

Osnovni namen projekta je vzpostavitev kolesarske povezave med naseljem Železniki in zalednima naseljema Selca in Studeno (kolesarska povezava na odseku 2) in središčem naselja Železniki s stanovanjskimi soseskami Jesenovec, Na kresu, Na Plavžu, Racovnik). Celotna trasa na novo vzpostavljene kolesarske povezave meri 7,523 km, sestavljata pa ga dva odseka, in sicer:

ODSEK 1: Kolesarska povezava Jesenovec – središče naselja Železniki

Odsek 1 je razdeljen na 13 pododsekov, na vsakem izmed njih pa je vrsta kolesarske infrastrukture prilagojena možnostim, ki jih nudi trasa. Na trasi odseka 1 je predvidena umestitev kolesarske infrastrukture v dolžini 4.300m, od tega:

- Kolesarska pot v dolžini 1.980m,
- Kolesarska steza v dolžini 285m,
- Kolesarski pas v dolžini 60m,
- Kombinirane vrste infrastrukture v skupni dolžini 820 (na eni strani kolesarski pas, na drugi mešana uporaba s pešci),
- Sharrow (mešana uporaba na cestišču) v skupni dolžini 1.155m.

ODSEK 2: Kolesarska povezava Selca – središče naselja Železniki

Odsek 2 je razdeljen na 7 pododsekov, na vsakem izmed njih pa je vrsta kolesarske infrastrukture prilagojena možnostim, ki jih nudi trasa. Na trasi odseka 2 je predvidena umestitev kolesarske infrastrukture v dolžini 3.223, od tega:

- Kolesarska pot v dolžini 986m,,
- Kolesarski pas v dolžini 1.365m,
- Kombinirane vrste infrastrukture v skupni dolžini 500 (na eni strani kolesarski pas, na drugi mešana uporaba s pešci),
- Mešane površine za pešce in kolesarje v skupni dolžini 372m.

Naložba predstavlja pomemben del uresničevanja vizije kolesarskega omrežja v Železnikih ter ambicij Občine Železniki za pospešitev prehoda iz tradicionalnih motoriziranih prometnih oblik mobilnosti v trajnostno mobilnost v skladu s cilji Celostne prometne strategije.

Upravičenost naložbe potrjujejo vsi izračunani ekonomski kazalniki, saj kažejo na pozitiven vpliv izvedbe investicije na trajnostni urbani razvoj mesta, kakor tudi širše podnebno-okoljske in družbeno-ekonomske razvojne cilje. To pomeni, da so družbeno-ekonomske koristi izvedbe projekta večje kot so stroški zanj.

Vrednost investicije po tekočih cenah znaša 1.611.685,02 € in se bo izvajala v obdobju od 2020-2022, v letih 2018 in 2019 so nastali pripravljalni stroški.

Investicija bo predvidoma financirana iz sredstev EU ESRR v višini 990.287,44 €, sredstev RS v višini 247.571,86 € in lastnih sredstev Občine Železniki v višini 373.825,72 €.

Naložba predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo, zato je operacija v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.

15 PRILOGE

15.1 Seznam parcel

ŠT. KO	KO	ŠT. PARCELE	POSEG/M2	LASTNIKI
2064	SELCA	944	67,3	Irena Demšar naslov: Selca 072, 4227 Selca
2064	SELCA	943	110,5	Marjan Benedik naslov: Selca 067, 4227 Selca
2064	SELCA	942	78,4	Peter Krek naslov: Selca 011A, 4227 Selca
2064	SELCA	941	6	Katja Uranjek naslov: Selca 071, 4227 Selca
2064	SELCA	940	18,1	Jure Bešter naslov: Selca 089, 4227 Selca
2064	SELCA	939	41,2	Darinka Kovač naslov: Selca 055, 4227 Selca
2064	SELCA	938	186,4	Jožef Veber naslov: Selca 069, 4227 Selca
2064	SELCA	937/1	35,4	Bernarda Prevc naslov: Selca 073A, 4227 Selca
2064	SELCA	936	19,9	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2064	SELCA	926/2	3	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2064	SELCA	926/1	103,8	Janko Podrekar naslov: Selca 090, 4227 Selca
2064	SELCA	924/2	25,3	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2064	SELCA	925	27,2	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2064	SELCA	793/3	71,8	Bernarda Prevc naslov: Selca 073A, 4227 Selca
2064	SELCA	924/1	1780,2	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2064	SELCA	*96/3	103,8	Bernarda Prevc naslov: Selca 073A, 4227 Selca
2064	SELCA	791/2	175,2	Bernarda Prevc naslov: Selca 073A, 4227 Selca
2064	SELCA	791/5	78,5	Bernarda Prevc naslov: Selca 073A, 4227 Selca
2064	SELCA	791/3	172	Bernarda Prevc naslov: Selca 073A, 4227 Selca
2064	SELCA	791/6	41,8	Bernarda Prevc naslov: Selca 073A, 4227 Selca
2064	SELCA	890/4	175,1	naravno vodno javno dobro v lasti Republike Slovenije.
2064	SELCA	890/3	1081,2	podatek ni vpisan firma / naziv: naravno vodno javno dobro v lasti Republike Slovenije
2064	SELCA	670/1	61,1	Jure Bešter naslov: Selca 089, 4227 Selc
2062	STUDENO	356/2	287,9	Franci Benedik naslov: Studeno 008, 4228 Železniki
2062	STUDENO	351/8	250,4	Vilislav Nastran naslov: Kočevska cesta 001, 1291 Škofljica

ŠT. KO	KO	ŠT. PARCELE	POSEG/M2	LASTNIKI
2062	STUDENO	351/2	67,7	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2071	ŽELEZNIKI	601/4	65,6	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	597	234,5	Mihael Trojar naslov: Ojstri Vrh 004, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	595	64,2	Mihael Trojar naslov: Ojstri Vrh 004, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	710/1	60,5	MHE FUŽINA proizvodnja električne energije v hidroelektrarnah d.o.o. naslov: Selca 086, 4227 Selca
2071	ŽELEZNIKI	590/2	39,5	Aljoša Fajfar Trnje 033, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	590/1	18,3	Aljoša Fajfar naslov: Trnje 033, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	590/4	1,7	KRAJEVNA SKUPNOST ŽELEZNIKI naslov: Trnje 039, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	590/3	44	OBČINA ŽELEZNIKI : Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	705/1	95,5	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	581/3	128	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	581/4	15	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	704/8	8	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	191/18	112	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	191/21	152/22	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	191/22	45	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	189/10	11,3	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	189/11	8,4	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	189/12	5	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	189/13	6,8	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	189/14	21,2	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	189/15	3	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	189/16	1,3	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	191/27	30	DOMEL, Elektromotorji in gospodinjski aparati, d.o.o. naslov: Otoki 021, 4228 Železniki

ŠT. KO	KO	ŠT. PARCELE	POSEG/M2	LASTNIKI
2071	ŽELEZNIKI	191/25	40	DOMEL, Elektromotorji in gospodinjiski aparati, d.o.o. naslov: Otoki 021, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	191/16	6,5	podatek ni vpisan osebno ime: REPUBLIKE SLOVENIJE JAVNO DOBRO V LASTI
2071	ŽELEZNIKI	191/15	97,4	REPUBLIKE SLOVENIJE JAVNO DOBRO V LASTI
2071	ŽELEZNIKI	191/23	64,2	DOMEL, Elektromotorji in gospodinjiski aparati, d.o.o. naslov: Otoki 021, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	191/3	7	Aleš Primožič naslov: Na Plavžu 080, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	696/40	83,7	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2071	ŽELEZNIKI	696/11	29,6	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	719/48	44,8	KRAJEVNA SKUPNOST ŽELEZNIKI naslov: Trnje 039, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	354/1	178,1	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2071	ŽELEZNIKI	352	476,2	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2071	ŽELEZNIKI	353/4	507,9	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2071	ŽELEZNIKI	353/2	632,6	Igor Šmid naslov: Jesenovc 002, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	362/1	429	Igor Šmid naslov: Jesenovc 002, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	363/2	144,8	Igor Šmid naslov: Jesenovc 002, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	363/1	1021,4	Jurij Rejec naslov: Jesenovc 003, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	363/3	304,5	Igor Šmid naslov: Jesenovc 002, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	366	102,2	Jurij Rejec naslov: Jesenovc 003, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	365	555,1	Jurij Rejec naslov: Jesenovc 003, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	368	819,2	Jurij Rejec naslov: Jesenovc 003, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	369	130,3	Jurij Rejec naslov: Jesenovc 003, 4228 Železniki

ŠT. KO	KO	ŠT. PARCELE	POSEG/M2	LASTNIKI
2071	ŽELEZNIKI	371	336	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2071	ŽELEZNIKI	374/2	24,4	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	374/1	250,1	Jurij Rejec naslov: Jesenovec 003, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	376/2	770,7	Jurij Rejec naslov: Jesenovec 003, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	709/13	1706,5	REPUBLIKA SLOVENIJA naslov: Gregorčičeva ulica 020, 1000 Ljubljana
2072	ŽELEZNIKI	699/7	7044,5	OBČINA ŽELEZNIKI naslov: Češnjica 048, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	378	871,1	Anton Globočnik naslov: Racovnik 047, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	420/18	138,8	Marjo Šmid naslov: Jesenovec 007A, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	699/4	11	JAVNO DOBRO V LASTI REPUBLIKE SLOVENIJE
2071	ŽELEZNIKI	441/2	15	Peter Veber naslov: Jesenovec 005, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	444/7	83	Peter Veber naslov: Jesenovec 005, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	441/1	36	Peter Veber naslov: Jesenovec 005, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	444/4	186	Peter Veber naslov: Jesenovec 005, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	700/26	61	JAVNO DOBRO V LASTI REPUBLIKE SLOVENIJE
2071	ŽELEZNIKI	444/5	36	Peter Veber naslov: Jesenovec 005, 4228 Železniki
2071	ŽELEZNIKI	700/25	66	JAVNO DOBRO V LASTI REPUBLIKE SLOVENIJE
2071	ŽELEZNIKI	444/1	25	Peter Veber naslov: Jesenovec 005, 4228 Železniki