



Sofinancira
Evropska unija

Ureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin

INVESTICIJSKI PROGRAM

Investitor:
OBČINA TRZIN

Izdelovalec:
CASTIS d.o.o.

September 2025

Vrsta
investicijske
dokumentacije:

INVESTICIJSKI PROGRAM

Naziv projekta:

**UREDITEV ZBIRNE KRAJEVNE CESTE ZA
HRIBOM OD LJUBLJANSKE CESTE DO
PARKIRIŠČA PRI OŠ TRZIN**

Izvajalec:

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

Investitor:

OBČINA TRZIN, Mengeška cesta 22, 1236 Trzin

Kazalo vsebine

1	UVODNO POJASNILO	4
1.1	Predstavitev investitorja	4
1.1.1	Demografski vidik	5
1.1.2	Gospodarski vidik	7
1.2	Predstavitev izdelovalca investicijskega programa	7
1.3	Nameni in cilji investicijskega projekta	7
1.4	Pojasnila poteka aktivnosti na projektu in sprememb do priprave investicijskega programa	7
1.5	Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta	8
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	9
2.1	Cilji projekta	9
2.2	Spisek strokovnih podlag	11
2.3	Opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante	11
2.3.1	Minimalna varianta ali varianta »brez« investicije	11
2.3.2	Varianta »z« investicijo	11
2.3.3	Izbor optimalne variante	11
2.4	Odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta	12
2.5	Predvidena organizacija in druge potrebne pravine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije	12
2.6	Ocenjena vrednost investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanimi deleži sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna Republike Slovenije	12
2.7	Rezultati izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta	14
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	15
3.1	Opredelitev investitorja in upravljavca	15
3.2	Izdelovalec investicijskega programa	15
4	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI	16
4.1	Obstoječe stanje	16
4.2	Temeljni razlogi za investicijsko namero	17
4.3	Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami Skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti	17
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV	21
6	TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	22
7	ANALIZA ZAPOSLENIH	26
7.1	Analiza zaposlenih za alternativo »z« investicijo glede na alternativo »brez« investicije in/ali minimalno alternativo	26
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA	27
8.1	Osnove in izhodišča za oceno vrednosti projekta	27
8.2	Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah	27
8.3	Ocena investicijskih stroškov v tekočih cenah	27
8.4	Investicijska vrednost deljena na upravičene in neupravičene stroške	28

9	ANALIZA LOKACIJE	33
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO	35
10.1	Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov	38
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	39
11.1	Časovni načrt izvedbe investicije	39
11.2	Organizacija vodenja projekta.....	39
11.3	Analiza izvedljivosti projekta.....	40
11.3.1	<i>Način in postopek izbire ponudnikov oziroma izvajalca del in dobavitelja opreme</i>	40
11.3.2	<i>Seznam že pridobljene in pregled še potrebne investicijske, projektne in druge dokumentacije</i>	40
12	NAČRT FINANCIRANJA PROJEKTA	41
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE PROJEKTA.....	43
13.1	Finančna analiza	43
13.1.1	<i>Opis uporabljene metodologije in osnovne predpostavke za finančno analizo</i>	43
13.1.2	<i>Investicijski stroški projekta</i>	43
13.1.3	<i>Dodatni operativni stroški</i>	44
13.1.4	<i>Prihodki</i>	44
13.1.5	<i>Strošek amortizacije in ostanek vrednosti</i>	44
13.2	Ekonomska analiza	45
14	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI V EKONOMSKI DOBI Z IZDELANO FINANČNO IN EKONOMSKO OCENO TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV SKUPAJ S PREDSTAVITVIJO UČINKOV, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM	48
14.1	Finančna in ekonomska presoja upravičenosti z izračunom kazalnikov po statični in dinamični metodi	49
14.1.1	<i>Doba vračanja naložbe</i>	50
14.1.2	<i>Neto sedanja vrednost</i>	50
14.1.3	<i>Interna stopnja donosa naložbe</i>	50
14.1.4	<i>Relativna neto sedanja vrednost</i>	51
14.2	Izpolnjevanje pogojev JR EKP UTM 2025	51
14.3	Izpolnjevanje meril JR EKP UTM 2025	52
15	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI.....	54
15.1	Analiza občutljivosti	54
15.2	Analiza tveganja	56
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	58

Seznam slik

Slika 2.1:	Umestitev Občine Trzin v prostor	5
Slika 2.2:	Gibanje prebivalstva 2016 – 2024	6
Slika 2.1:	Predvideni viri financiranja projekta	13
Slika 2.1:	Prikaz obstoječega stanja	16
Slika 2.1:	Pregledna situacija	23
Slika 2.2:	Višinska situacija	25
Slika 2.3:	Prometna situacija	25
Slika 9.1:	Prikaz projektnega območja	33
Slika 9.2:	Prikaz območij osnovne namenske rabe	34
Slika 12.1:	Predvideni viri financiranja	42

Seznam tabel

Tabela 1.1:	Gibanje števila prebivalstva v obdobju 2016 – 2024	5
Tabela 1.2:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV	8
Tabela 2.1:	Kazalniki učinka	11
Tabela 2.2:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV	13
Tabela 8.1:	Investicijska vrednost po stalnih cenah (EUR)	27
Tabela 8.2:	Investicijska vrednost po tekočih cenah (v EUR)	28
Tabela 8.3:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – stalne cene..	31
Tabela 8.4:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – stalne cene..	31
Tabela 8.5:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene.	32
Tabela 8.6:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene.	32
Tabela 11.1:	Terminski plan	39
Tabela 12.1:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV	41
Tabela 13.1:	Dinamika investiranja uporabljena v finančni analizi (EUR)	44
Tabela 13.2:	Prikaz dodatnih letnih obratovalnih stroškov (EUR)	44
Tabela 13.3:	Prikaz amortizacije in ostanka vrednosti (EUR)	44
Tabela 13.4:	Finančna analiza projekta	45
Tabela 13.5:	Ekonomska analiza projekta	47
Tabela 14.1:	Doba vračanja naložbe (v letih)	50
Tabela 14.2:	Neto sedanja vrednost (EUR)	50
Tabela 14.3:	Interna stopnja donosa naložbe (%)	50
Tabela 14.4:	Relativna neto sedanja vrednost	51
Tabela 15.1:	Analiza občutljivosti	55
Tabela 15.2:	Kritične spremenljivke	55
Tabela 15.3:	Mejne vrednosti kritičnih spremenljivk	55
Tabela 15.4:	Legenda matrike tveganj	56
Tabela 15.5:	Identifikacija tveganj in ukrepi za njihovo blaženje	56
Tabela 16.1:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV	58

1 UVODNO POJASNILO

Predmet projekta je celovita preureditev lokalne ceste LZ 074211, Za hribom, katere mejo obdelave na jugu predstavlja mostna konstrukcija čez Pšato ob Ljubljanski cesti, na severu pa obstoječa trajna ovira za umirjanje prometa v bližini parkirišča ob objektu Za hribom 19. V sklopu preureditve je predvidena tudi rekonstrukcija in dograditev komunalne infrastrukture.

Cilj projekta je celovita preureditev krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin, ki zajema celovito rekonstrukcijo obstoječe ceste z bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce, vzpostavitev območja umirjenega prometa, uvedbo skupnega prometnega prostora in rekonstrukcijo dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum. Cesta Za hribom bo preurejena v dolžini 278 m.

Za predmetno investicijo je bil v septembru 2025 že izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta, izdelana je že vsa projektna dokumentacija.

1.1 Predstavitev investitorja



Investitor:	OBČINA TRZIN
Naslov:	Mengeška cesta 22, 1236 Trzin
Telefon:	+386 1 564 45 44
E-mail:	info@trzin.si
Odgovorna oseba:	Peter Ložar, župan

Čeprav je Trzin tretja najmanjša občina v Sloveniji, saj meri le 859,50 ha, spada med razvite, bogatejše in gospodarsko pomembnejše območje naše države. Zaradi svoje ugodne lege Trzin sodi med tista slovenska naselja, ki so se v zadnjih letih najbolj razvijala in v katerih je prebivalstvo najhitreje naraščalo. V nekaj desetletjih se je iz umirjene predmestne vasice s približno 700 prebivalci prelevil v živahno, kipeče naselje z nekaj tisoč prebivalci ter bogato podjetniško in obrtno dejavnostjo.

Naselje je razdeljeno na tri dele: stari Trzin, novo stanovanjsko naselje Mlake in obrtno industrijsko cono.

Stari del, ki je še ohranil nekatere značilnosti nekdanje podobe kraja, se od vzhodnih obronkov hriba Onger širi proti trzinskemu polju, ki je še v prejšnjih desetletjih prehranjevalo Trzin. V tem delu naselja je sedež občine, farna cerkev z župniščem, osnovna šola in več trgovin ter gostišč in drugih lokalov.

Naselje Mlake je zraslo na območju nekdanjih močvirnih gmajn in travnikov. Pretežno je namenjeno individualnim stanovanjskim hišam, v njem pa so tudi vrtec in več gostinskih in trgovinskih lokalov.

Tudi obrtno-industrijska cona je zrasla na nekdanjem, za kmetijstvo manj primernem močvirnem terenu, v njej pa so predvsem obrtne in manjše industrijske delavnice, razna podjetja, ki se ukvarjajo s trgovino, posredništvom in drugimi poslovnimi zadevami, zraven pa je še precej trgovin, gostinskih lokalov, pošta, dve banki, fizio-center in še več storitvenih podjetij.

Trzinska občina meji na Mestno občino Ljubljana, hkrati pa je križišče pomembnih tradicionalnih poti proti Štajerski in Gorenjski. V bližini ležijo še druga živahnejša poslovno-industrijska središča kot so Domžale, Mengeš in Kamnik, zato se na območju občine prepletajo številne trgovske, gospodarske in poslovne vezi. Vse to prispeva k živahnemu poslovnemu utripu kraja, eden od adutov pa je tudi bližina ljubljanskega letališča Brnik.

Kljub bližini prestolnice in hitremu razvoju pa je Trzin le še uspel ohraniti svojo identiteto, ki se je z ustanovitvijo lastne občine še okrepila. Občina se ponaša z dokaj dobro razvito infrastrukturo in dokaj visoko življenjsko ravno prebivalstva. V naselju je razvito družabno in društveno življenje s številnimi kulturnimi, športnimi in drugimi prireditvami, ki so lahko zanimive tudi za obiskovalce od drugod.

Slika 2.1: Umestitev Občine Trzin v prostor



Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Občina_Trzin

1.1.1 Demografski vidik

Na začetku leta 2024 je imela Občina Trzin 4.073 prebivalcev (od tega 2.032 moških in 2.041 žensk). Na kvadratnem kilometru površine občine je povprečno živel 474 prebivalcev, torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot znaša povprečje v državi (104 prebivalca na km²).

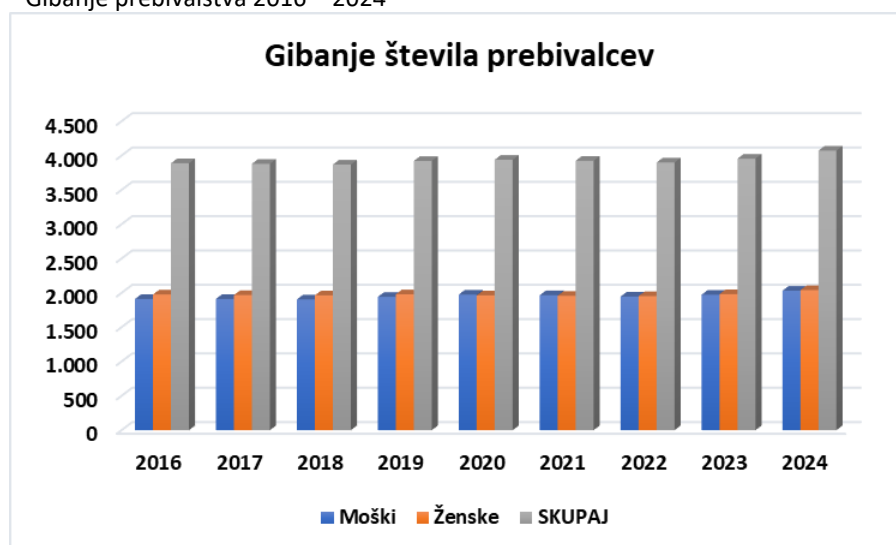
Iz preučevanih podatkov je ugotovljeno, da se je v obdobju 2016-2024 prebivalstvo v Občini Trzin v povprečju povečevalo za 0,58 % letno.

Tabela 1.1: Gibanje števila prebivalstva v obdobju 2016 – 2024

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Povp. rast
Moški	1.912	1.913	1.905	1.942	1.976	1.966	1.947	1.973	2.032	0,76%
Ženske	1.977	1.968	1.964	1.980	1.964	1.959	1.953	1.983	2.041	0,40%
SKUPAJ	3.889	3.881	3.869	3.922	3.940	3.925	3.900	3.956	4.073	0,58%

Vir: SURS

Slika 2.2: Gibanje prebivalstva 2016 – 2024



Statistični podatki za leto 2023 za Občino Trzin kažejo tako sliko:

Število živorojenih je bilo višje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu pozitiven, znašal je 0,7 (v Sloveniji –2,1). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 28,1. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil pozitiven, znašal je 28,9 (v Sloveniji 3,3).

Povprečna starost občanov je bila 44,0 leta in tako nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,1 let).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 142 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 145). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju počasneje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v šestih, višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini sta delovala 2 vrtca, obiskovalo pa ju je 203 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 85 % vključenih v vrtec, kar je več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83 %). V tamkajšnji osnovni šoli se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 460 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 170 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 50 študentov in 10 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 75 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je več od slovenskega povprečja (69 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto in netu znesku približno enaka letnemu povprečju mesečnih plač v Sloveniji.

Med 1.000 prebivalci občine jih je 737 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 9 let.

V obravnavanem letu je bilo v občini zbranih 709 kg komunalnih odpadkov na prebivalca, to je 331 kg več kot v celotni Sloveniji.

1.1.2 Gospodarski vidik

Glede na zadnje dostopne podatke Statističnega urada RS je v letu 2023 v Občini Trzin delovalo 1.038 podjetij s 6.225 zaposlenimi osebami. Podjetja so ustvarila prihodek v višini 1.458 milijonov EUR.

Število delovno aktivnega prebivalstva v Občini Trzin je v letu 2024 znašalo 1.762, kar je glede na leto 2023 za 2,3 % manj delovno aktivnega prebivalstva.

Povprečna bruto plača v Občini Trzin je v letu 2024 znašala 2.487 EUR, neto plača pa 1.574 EUR.

1.2 Predstavitev izdelovalca investicijskega programa

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

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

1.3 Nameni in cilji investicijskega projekta

Namen projekta je izboljšanje pogojev za trajnostne prometne načine v dnevni migraciji prebivalstva Trzina znotraj občine in posledično povečanje deleža poti, opravljenih na trajnosten način v strukturi prometnih načinov (angl. »modal split«).

Večji delež uporabe trajnostnih načinov prevoza v strukturi dnevno opravljenih poti prebivalstva bo pripomogel k znižanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka zaradi prometa ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja prebivalstva.

Prav tako je namen projekta izboljšati prometno varnost, trajnostno mobilnost in kakovost bivanja v starem delu naselja Trzina z ureditvijo pomembne zbirne krajevne ceste Za hribom.

Cilj projekta je celovita preureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin.

S projektno dokumentacijo je predvideno, da se bo območje funkcionalno preoblikovalo v območje skupnega prometnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali prostor, promet pa bo z ustreznimi ukrepi fizično in vizualno umirjen.

V sklopu izvedbe projekta bo rekonstruirana tudi kanalizacija ter urejena javna razsvetljava.

1.4 Pojasnila poteka aktivnosti na projektu in sprememb do priprave investicijskega programa

Med izdelavo Dokumenta identifikacije investicijskega projekta in Investicijskega programa ni minilo veliko časa, zato v projektu ne prihaja do sprememb.

1.5 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta je bil izdelan v septembru 2025 in je predvideval celovito preureditev zbirne krajevne ceste Za hribom, skladno z načeli trajnostne mobilnosti.

Celotna vrednost investicije je bila po tekočih cenah ocenjena na 664.153,49 EUR z DDV. Za investicijo je bilo predvideno, da jo bo Občina Trzin prijavila na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, ki ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Za sofinanciranje je bilo prepoznanih za 650.366,73 EUR upravičenih stroškov, predvideni viri financiranja pa so bili: sredstva EU, sredstva proračuna Republike Slovenije in sredstva Občine Trzin.

Izvedba preureditve je bila predvidena v letu 2026.

Tabela 1.2: Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV

	Skupaj	%	2025	2026
Upravičeni stroški	650.366,73	100,00%	25.882,30	624.484,43
EU sredstva	442.249,37	68,00%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	12,00%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun	130.073,35	20,00%	5.176,46	124.896,89
Neupravičeni stroški	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00
Državni proračun	0,00	0,00%	0,00	0,00
Občinski proračun *	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
Celotna investicija	664.153,49	100,00%	29.145,80	635.007,69
EU sredstva	442.249,37	66,59%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	11,75%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun *	143.860,11	21,66%	8.439,96	135.420,15

* od tega povračljiv DDV v višini 10.523,36 EUR

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 Cilji projekta

Cilj projekta je celovita preureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin. S projektno dokumentacijo je predvideno, da se bo območje funkcionalno preoblikovalo v območje skupnega prometnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali prostor, promet pa bo z ustreznimi ukrepi fizično in vizualno umirjen. Cesta Za hribom bo preurejena v dolžini 278 m.

Cilji operacije (namenjeni bodo vsem udeležencem v prometu) so:

- povečanje prometne varnosti (naveden cilj ni merljiv; navedeno bomo dosegli z znižanjem najvišje dovoljene hitrosti iz 30 km/h na 20 km/h, postavitvijo ohišja za stacionarni merilnik hitrosti, ukrepi za umirjanje prometa - dvignjena ploščad v križišču, izboljšanje osvetlitve in preglednosti z novo cestno razsvetljavo v LED izvedbi, pasovi kock preko vozišča ipd.);
- spodbujanje hoje in kolesarjenja kot primarnega načina prihoda v šolo in izboljšane kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (merljiv kazalnik učinka iz OCPS je povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo na 50 % do leta 2032 glede na 32 % leta 2024 in deleža otrok, ki kolesarijo v šolo na 15 % do leta 2032 glede na 10 % leta 2024; navedeno se bo doseglo z vzpostavitvijo skupnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali);
- zmanjšanje motoriziranega prometa in znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (merljiv kazalnik učinka iz OCPS je zmanjšanje vozil v jutranji konici na ulici Za hribom s 300 na 150 vozil/uro; navedeno bomo dosegli z znižanjem najvišje dovoljene hitrosti iz 30 km/h na 20 km/h, postavitvijo ohišja za stacionarni merilnik hitrosti, ukrepi za umirjanje prometa, s čimer bo območje postalo nepriljubljeno za motoriziran promet);
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost, bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (merljiv kazalnik učinka ni merljiv; navedeno bomo dosegli z vzpostavitvijo skupnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali).

V sklopu izvedbe projekta bo rekonstruirana kanalizacija ter urejena javna razsvetljava.

Namen projekta je izboljšanje pogojev za trajnostne prometne načine v dnevni migraciji prebivalstva Trzina znotraj občine in posledično povečanje deleža poti, opravljenih na trajnosten način v strukturi prometnih načinov (angl. »modal split«).

Večji delež uporabe trajnostnih načinov prevoza v strukturi dnevno opravljenih poti prebivalstva bo pripomogel k znižanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka zaradi prometa ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja prebivalstva.

Projekt je skladen z **ukrepom 1** javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029.

V okviru javnega razpisa so predmet sofinanciranja lahko naložbe v okviru naslednjih upravičenih namenov:

- **ukrep 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti;**
- ukrep 2: ureditev namenskih površin za JPP;
- ukrep 3: infrastruktura za pešce;
- ukrep 4: infrastruktura za kolesarje.

V okviru naložb v celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti (ukrep 1) predstavlja upravičen namen celovita (prometna in urbanistično-oblikovalska) rekonstrukcija ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za varnost, udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce (kot npr. ozelenitev/zasaditev površin, vodni elementi), brez zožitev profila za pešce (ali kolesarje, če so vodeni po ločeni površini) ter sočasna izvedba ukrepov za bistveno zmanjšanje količine motoriziranega prometa in njegovo umiritev.

V okviru upravičenega namena za ukrep 1 so možne vrste naložb naslednje:

- rekonstrukcija večpasovne ceste (zmanjšanje števila voznih pasov za motoriziran promet in zoženje širine vozišča na minimum, obvezna uvedba rumenih pasov za JPP in največ enega pasu v vsako smer za ostala motorna vozila, brez ločenih razvrstilnih pasov v križiščih);
- rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum;
- rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno;
- rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje;
- vzpostavitev območja umirjenega prometa;
- vzpostavitev kolesarske ulice/ceste;
- **uvedba skupnega prometnega prostora.**

V okviru operacije je predvideno:

- več kot 10 % površin za motorni promet se izvede s tlakovanjem z granitnimi kockami;
- izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje;
- omejitev hitrosti motornih vozil na največ 20 km/h in postavev ohišja za stacionarni merilnik hitrosti;
- izvedba ukrepov umirjanja prometa (dvignjena ploščad na prehodu za pešce, zožitve vozišča, pasovi kock ipd.);
- uvedba skupnega prometnega prostora;
- izvedba novo energetsko učinkovite cestne razsvetljave (zamenjava obstoječih svetilk z LED svetilkami);
- ureditev odvodnjavanja, saj vsako večje deževje povzroči zastajanje vode na vozišču. Obstoječi cestni požiralniki so namreč vezani na mešano sistem kanalizacije, ki ob večjih nalivih ne uspe odvesti večje količine vode, zato bo s projektom urejena ločena meteorna kanalizacija za cesto. Cesta, ki je predmet obnove, je bila leta 2023 poplavljenjena;
- zasaditev dreves in grmovnic na območju ureditve.

Projekt je prav tako v skladu z **Občinsko celostno prometno strategijo Občine Trzin 2025-2032 (OCPS)**, ki poudarja preoblikovanje obstoječih prometnih površin v varne, zelene in večnamenske prostore, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in druženje. Z operacijo se zasledujemo dolgoročni cilj zmanjšanja odvisnosti od avtomobilskega prometa, povečanja deleža trajnostnih oblik mobilnosti ter ustvarjanja varnega in dostopnega javnega prostora.

Ureditev obravnavanega odseka ceste je predvidena v OCPS, ki predvideva prednostno izgradnjo manjkajočega odseka pločnika na ulici Za hribom (str. 23 in 36 OCPS). OCPS kot izziv navaja tudi kolesarjenje Za hribom, in sicer da ni vedno prijetno, ker je promet gost in ceste preozke (str. 24 OCPS). Predvideno je, da se bo območje funkcionalno preoblikovalo v območje skupnega prometnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali prostor, promet pa bo z ustreznimi ukrepi fizično in vizualno umirjen. Projekt izhaja iz OCPS ter naslavlja ključne izzive, kot so izboljšanje varnosti šolskih poti, zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa in spodbujanje hoje in kolesarjenja.

Občinska celostna prometna strategija Občine Trzin (OCPS) je bila izdelana v juniju 2025 in je v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25).

Tabela 2.1: Kazalniki učinka

Id kazalnika	Specifični kazalnik učinka	Merska enota	Cilj (2026)
SK127	Število celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	število	1
SK128	Površina celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	m ²	2.018
SK129	Število novih območij skupnega prometnega prostora	število	1
SK130	Površina novih območij skupnega prometnega prostora	m ²	1.440

2.2 Spisek strokovnih podlag

Za projekt je bilo izdelano/pridobljeno:

- DIIP, z nazivom: Ureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin, ki ga je v septembru 2025 izdelalo podjetje CASTIS d.o.o. iz Trzina,
- projektna dokumentacija za izvedbo gradnje (PZI), št. 25/2025, z nazivom: Ureditev zbirne krajevne ceste (LZ) 074211, Za hribom, od km 0,000 do km 0,290, ki jo je v avgustu 2025 izdelala družba Standard d.o.o.

2.3 Opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante

2.3.1 Minimalna varianta ali varianta »brez« investicije

Minimalna varianta oziroma varianta »brez« investicije predstavlja sedanje stanje, ki pa ni skladno s potrebami krajanov in ne gradi na potencialih okolja. V primeru te variante bi to pomenilo tudi v prihodnosti neprimerno urejeno območje, s slabo urejenimi površinami za pešce in kolesarje, kjer bi imel prednost v prometu motoriziran promet. Pešci pa bi zaradi neobstoječih površin za pešce bili še naprej deprivilegirani udeleženci v prometu.

2.3.2 Varianta »z« investicijo

Varianta »z« investicijo pomeni, da se bo izvedlo celovito preureditev zbirne krajevne ceste Za hribom skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Mejo obdelave na jugu predstavlja mostna konstrukcija čez Pšato ob Ljubljanski cesti, na severu pa obstoječa trajna ovira za umirjanje prometa v bližini parkirišča ob objektu Za hribom 19. V sklopu izvedbe projekta bo rekonstruirana tudi kanalizacija ter urejena javna razsvetljava.

Za predvideno investicijo je načrtovano, da se prične graditi marca leta 2026 in zaključi v oktobru leta 2026.

Varianta »z« investicijo je ovrednotena na 646.297,22 EUR v stalnih cenah z DDV (od tega 10.523,26 EUR povračljiv DDV).

2.3.3 Izbor optimalne variante

S finančnimi in ekonomskimi kazalci bi težko primerjali ta projekt »z« investicijo in »brez« investicije. Dejstvo je, da je projekt celovite preureditve ulice Za hribom nujen za razvoj dnevne mobilnosti in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti na lokalni ravni.

Ohranitev obstoječega stanja bi pomenila tudi v prihodnosti neprimerno urejeno območje, s slabo urejenimi površinami za pešce in kolesarje, kjer bi imel prednost v prometu motoriziran promet. Pešci pa bi zaradi neobstoječih površin za pešce bili še naprej deprivilegirani udeleženci v prometu.

Iz zgoraj zapisanega sledi, da minimalna varianta oz. varianta »brez« investicije ni primerna.

2.4 Odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta

Izdelovalec IP:	CASTIS d.o.o.
Naslov:	Reboljeva ulica 23, 1236 Trzin
Odgovorna oseba:	Janez Krumpak, direktor
Izdelovalec projektne dokumentacije:	STANDARD d.o.o.
Naslov:	Barjanska cesta 58, 1000 Ljubljana
Odgovorna oseba:	Gašper Blejec, direktor
Organizacija odgovorna za izvedbo investicijskega projekta:	OBČINA TRZIN
Naslov:	Mengeška cesta 22, SI 1236 Trzin
Odgovorna oseba:	Peter Ložar, župan

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

Pri pripravi in izvedbi projekta sodeluje projektna skupina pod okriljem oddelka za gospodarske javne službe na Občini Trzin.

Občina bo vodenje projekta izvedla z obstoječim kadrom in zunanjimi sodelavci. Vodja projekta bo odgovoren za uspešno izvedbo projekta. Njegove naloge in odgovornosti so:

- koordinacija izvajanja projekta in izvajanje nadzora ter ustrezno ukrepanje v primeru odstopanj,
- ocenjevanje doseženih rezultatov projekta glede na zastavljene cilje,
- razreševanje problemov in spremljanje finančnega plana.

Vodja projekta bo odgovoren za načrtovanje vseh aktivnosti, napredovanje del, kontrolo kakovosti in poročanje o stanju projekta.

Po potrebi so že bili in bodo vključeni v projektno skupino za pripravo in izvedbo projekta, tudi ostali sodelavci iz drugih oddelkov občinske uprave občine Trzin. Vsi sodelujoči imajo ustrezno znanje ter večletne izkušnje in reference z izvedbo projektov sofinanciranih s strani Republike Slovenije in EU.

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

Občina Trzin bo investicijo v celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), ki se bo izvedel v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji (PEKP 21–27) in ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

V okviru naložb v celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti (ukrep 1) predstavlja upravičen namen celovita (prometna in urbanistično-oblikovalska) rekonstrukcija ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za varnost, udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce (kot npr. ozelenitev/zasaditev površin, vodni elementi), brez zožitev profila za pešce (ali kolesarje, če so vodeni po ločeni površini) ter sočasna izvedba ukrepov za bistveno zmanjšanje količine motoriziranega prometa in njegovo umiritev.

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

Ostanek stroškov bo financiran s strani Občine Trzin.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 664.153,49 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 650.366,73 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 13.786,76 EUR.

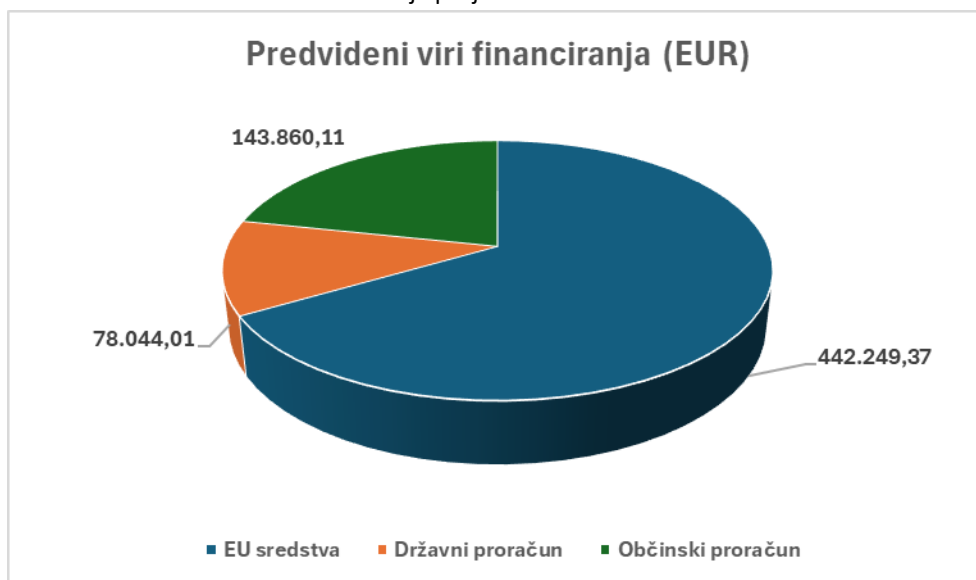
Skladno z navedenim je pričakovati, da bo višina sofinanciranja znašala 520.293,38 EUR, ostala sredstva v višini 143.860,11 EUR pa bo zagotovila Občina Trzin iz svojega proračuna (od tega 10.523,26 EUR povračljiv DDV, ki je vezan na gradnjo fekalne kanalizacije).

Tabela 2.2: Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV

	Skupaj	%	2025	2026
Upravičeni stroški	650.366,73	100,00%	25.882,30	624.484,43
EU sredstva	442.249,37	68,00%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	12,00%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun	130.073,35	20,00%	5.176,46	124.896,89
Neupravičeni stroški	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00
Državni proračun	0,00	0,00%	0,00	0,00
Občinski proračun *	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
Celotna investicija	664.153,49	100,00%	29.145,80	635.007,69
EU sredstva	442.249,37	66,59%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	11,75%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun *	143.860,11	21,66%	8.439,96	135.420,15

* od tega povračljiv DDV v višini 10.523,36 EUR

Slika 2.1: Predvideni viri financiranja projekta



2.7 Rezultati izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

a) Rezultati ekonomskih in finančnih kazalnikov:

	Finančna analiza	Ekonomska analiza
Doba vračanja	Se ne povrne	15
Neto sedanja vrednost (EUR)- diskontna stopnja 4 %	- 512.403	354.493
Interna stopnja donosa naložbe (%)	- 2,19 %	5,61 %
Relativna neto sedanja vrednost	- 0,84	0,69
Razmerje med koristmi in stroški	0,19	1,68

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

3.1 Opredelitev investitorja in upravljavca

Investitor in upravljavec:

OBČINA TRZIN

Naslov:

Mengeška cesta 22, 1236 Trzin

Telefon:

+386 1 564 45 44

E-mail:

info@trzin.si

Odgovorna oseba:

Peter Ložar, župan

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

3.2 Izdelovalec investicijskega programa

Izdelovalec IP:

CASTIS d.o.o.

Naslov:

Reboljeva ulica 23, SI 1236 Trzin

Telefon:

+386 40 831 196

E-mail:

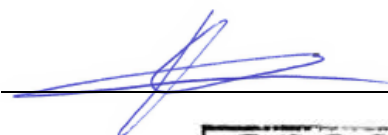
janez.krumpak@gmail.com

Odgovorna oseba:

Janez Krumpak, direktor

Podpis izdelovalca dokumenta:

Žig:



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

4.1 Obstoječe stanje

Najvišja dovoljena hitrost na območju obravnave je 30 km/h. Ugodni vertikalni in horizontalni elementi občinske ceste omogočajo relativno visoke vozne hitrosti vozil, zato se na območju obravnave za umirjanje prometa trenutno nahajajo štirje ležeči policaji. Na obravnavanem odseku se na občinsko cesto priključuje nekaj individualnih (hišnih) priključkov. Odvodnjavanje vode z vozišča je urejeno s prelivom preko bankine na nižji teren oz. preko LTŽ požiralnikov, ki so vezani na mešan kanalizacijski sistem, ki ob nalivih zelo slabo odvaja vodo. Stanje vozišča je po vizualni oceni zelo slabo. Vidne so poškodbe vozišča. Prečni prerez vozišča občinske ceste se vzdolž osi občinske ceste ne spreminja. Širina ceste znaša cca. 3,75 m. Površine za pešce niso urejene. Površine za kolesarje so urejene s horizontalno signalizacijo - oznaka 5607 (prometni pas, namenjen mešanemu prometu). Cestna razsvetljava na obravnavanem območju je mejno urejena, saj je višina drogov cestne razsvetljave cca. 4,5 m in so razdalje med drogi cestne razsvetljave cca. 65 m.

Slika 2.1: Prikaz obstoječega stanja



4.2 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Zaradi slabega vozišča, neurejenih površin za pešce, slabo urejenega odvodnjavanja in cestne razsvetljave, obravnavani odsek občinske ceste ne zagotavlja ustreznega nivoja prometne varnosti.

Cesta Za hribom v Trzinu je ozka in v slabem stanju, saj vozišče vsebuje razpoke in ostale poškodbe, kar povečuje tveganje za nesreče. Preureditev ceste je nujna za zagotavljanje varnosti udeležencev v prometu.

Ukrepi za umirjanje prometa niso zadostni, zato bi uvedba omejitve hitrosti in postavitve ohišja za stacionarni merilnik hitrosti zmanjšala tveganje za nesreče.

Površine za pešce niso urejene, kar predstavlja nevarnost za pešce. Prav tako ni ustrezno urejenih kolesarskih poti, kar kolesarje izpostavi nevarnostim na cesti.

Območje se bo funkcionalno preoblikovalo v območje skupnega prometnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali prostor, promet pa bo z ustreznimi ukrepi fizično in vizualno umirjen, s tem pa se bo spodbudilo trajnostno mobilnost in povečalo varnost vseh udeležencev v prometu.

Obstoječi sistem odvodnjavanja ni več dovolj kapacitiran za obvladovanje večjih količin padavin, zato bi bilo smiselno rekonstruirati kanalizacijo.

Celovita preureditev ceste Za hribom je nujna za izboljšanje prometne varnosti, povečanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje vplivov na okolje, in izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev.

Z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti, kot so varnost pešcev, kolesarjev, zmanjšanje emisij in optimizacija prometnih tokov, bi projekt pripomogel k boljši povezanosti, večji varnosti in boljši kakovosti življenja v Trzinu.

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

Investicija je usklajena z občinskimi, državnimi in EU razvojnimi potrebami, strategijami, politikami, dokumenti in programi.

Programska izhodišča

Evropska kohezijska politika je glavna naložbena politika Evropske unije. Z njeno pomočjo smo v RS uresničili številne projekte, ki so bistveno prispevali k hitrejšemu razvoju naše države.

V obdobju hitrih sprememb, ki jih narekujeta zeleni in digitalni prehod, so za Slovenijo ključnega pomena ukrepi v smeri večje odpornosti gospodarstva in družbe, izkoriščanja novih priložnosti ter pospešitve prehoda v visoko produktivno, nizkoogljično in krožno gospodarstvo, s končnim ciljem kakovostnega življenja za vse. Temu bodo namenjena evropska kohezijska sredstva v obdobju do leta 2027, z možnostjo koriščenja do leta 2029, v višini 3,2 milijarde evrov.

Njeno izvajanje temelji na ključnih programskih dokumentih – predvsem na **Programu evropske kohezijske politike 2021-2027** in Sporazumu o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2021 – 2027.

Cilj politike 2 je opredeljen kot »bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti«.

Projekt je sladen s specifičnim ciljem RSO2.8. spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika, saj se bo s celovito preureditvijo ulice in ceste skladno z načeli trajnostne mobilnosti pripomoglo k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevnih migracijah prebivalstva ter zmanjšanju emisij TGP.

Investicija je usklajena s **Strategijo razvoja Slovenije 2030**, in sicer s 8. razvojnim ciljem strategije »Nizkoogljično krožno gospodarstvo«, katerega cilj se bo med drugim dosegel tudi z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

Investicija je usklajena s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2 »Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij« navaja tudi cilj 2.3 »Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo«.

Investicija je usklajena s **Strategijo razvoja prometa v RS**, saj bo izvedba investicije omogočala uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Investicija je usklajena s **Strategijo pametne specializacije**, ki med drugim navaja »Projekti v Sloveniji morajo slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna družba«.

Investicija je usklajena s **Resolucijo o prometni politiki RS**, ki opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Med cilji prometne politike je na področju potniškega prometa navedeno, da je za spremembo potovalnih navad v mestih treba izvajati ukrepe spodbujanja pešačenja, uporabe koles in javnega potniškega prometa ter dvigovanja ekološke ozaveščenosti prebivalcev. Podpirati je treba izvajanje cenovno nezahtevnih ukrepov upravljanja in ravnanja mobilnosti.

V okviru izvajanja **Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2023 – 2030** so pešci izpostavljeni kot ranljiva skupina v prometu. Prilagoditi in posodobiti moramo odnos do tega, da nobena od oblik premagovanja razdalj nima prednosti pred drugo, in razumevanje tega. Vsak udeleženec v prometu – ne glede na to, ali je pešec, kolesar, voznik e-skiroja, mopedist, motorist ali voznik drugega motornega vozila – ima enakopravno možnost uporabljati ceste. Njegova varnost ali življenje pa ne sme biti ogroženo zaradi nevarnega vedenja drugih. Hkrati nas zavezuje tudi Evropska listina o varnosti v cestnem prometu, kjer se Javna agencija RS pridružuje večji prometni varnosti v Evropi s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu, ter v okviru katere so posebej izpostavljeni ranljivejši udeleženci ter trend povečevanja prometa kolesarjev v okviru trajnostne mobilnosti in zmanjševanja toplogrednih plinov pod okriljem okoljske politike.

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

RRP zajema razvojno prioriteto Zelena regija trajnostnih rešitev, ki vsebuje program Trajnostna mobilnost. V urbanih središčih regije je opaziti povečano uporabo nemotoriziranih oblik mobilnosti – kolesarjenja in peš hoje, medtem ko so med naselji ter občinami v regiji še možnosti za izboljšave. Ukrepi na ravni regije bodo usmerjeni k dokončanju drugih mobilnostnih storitev, ki izkoriščajo potenciale ohranjene narave ter spodbujajo brezogljično mobilnost in vzdrževanje kakovosti bivanja v regiji. Pomembno vodilo ukrepa je univerzalna dostopnost za vse.

Ureditev obravnavanega odseka ceste je predvidena v **Občinski celostni prometni strategiji Občine Trzin (OCPS)**, ki predvideva prednostno izgradnjo manjkajočega odseka pločnika na ulici Za hribom. OCPS kot izziv navaja tudi kolesarjenje Za hribom, in sicer da ni vedno prijetno, ker je promet gost in ceste preozke. Predvideno je, da se bo območje funkcionalno preoblikovalo v območje skupnega prometnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali prostor, promet pa bo z ustreznimi ukrepi fizično in vizualno umirjen. Projekt izhaja iz OCPS ter naslavlja ključne izzive, kot so izboljšanje varnosti šolskih poti, zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa in spodbujanje hoje in kolesarjenja.

Projekt je skladen s celovitim **nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NENP)**. Projekt je skladen s ključnim ciljem bolj zmanjšati emisije TGP do leta 2030, kot Sloveniji to določa Uredba o delitvi bremen, tj. vsaj za 20 % glede na leto 2005, z doseganjem sektorskih ciljev:

- **promet: + 12 %**,
- široka raba: – 76 %,
- kmetijstvo: – 1 %,
- ravnanje z odpadki: – 65 %,
- industrija*: – 43 %,
- energetika*: – 34 %.

Z ukrepi za trajnostno mobilnost se bo zmanjšal ogljični odtis v prometnem sektorju in razbremenil gosti promet, ki postaja nevzdržen za slovenske ceste.

Zagotavljanje skladnosti s horizontalnimi načeli iz 6. člena Uredbe 2021/1060/EU

Listina EU o temeljnih pravicah

V vseh fazah predmetne investicije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) bodo upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno zagotavljajo spoštovanje temeljnih pravic ter skladnost z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov.

Načelo enakosti spolov

V vseh fazah predmetne investicije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) bodo upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno upoštevajo in spodbujajo enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevanje vidika enakosti spolov.

Načelo nediskriminatornosti

Pri načrtovanju projekta so se upoštevala načela nediskriminatornosti, in sicer je izvedba projekta načrtovana in bo izvedena tako, da ne izključuje nobene skupine ljudi. To pomeni, da bodo upoštevane potrebe vseh uporabnikov, ne glede na njihovo starost, spol, raso, vero, spolno usmerjenost, invalidnost ali katero koli drugo osebno okoliščino.

Spodbujanje trajnostnega razvoja ob upoštevanju »načela, da se ne škoduje bistveno«

V vseh fazah podprte operacije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) bodo upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki izkazujejo skladnost z »načelom, da se ne škoduje bistveno« (angl. »do no significant harm«; v nadaljnjem besedilu: načelo DNSH) v smislu 17. člena Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088.

Dostopnost za invalide

Zgrajena infrastruktura bo javno dostopna za vse, tudi za gibalno ovirane osebe.

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

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

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

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

Ker predmetni investicijski projekt ni tržni projekt, infrastruktura zgrajena z izvedbo projekta bo prosto dostopna prebivalcem Trzina in drugim obiskovalcem, projekt tudi ne bo ustvarjal prihodkov, zato analiza tržnih možnosti ni smiselna.

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

6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

Predmet projekta je celovita preureditev lokalno cesto LZ 074211, Za hribom, katere mejo obdelave na jugu predstavlja mostna konstrukcija čez Pšato ob Ljubljanski cesti, na severu pa obstoječa trajna ovira za umirjanje prometa v bližini parkirišča ob objektu Za hribom 19. V sklopu izvedbe projekta bo rekonstruirana tudi kanalizacija ter urejena javna razsvetljava.

Predvidena je preureditev lokalne ceste LZ 074211, Za hribom, v dolžini cca. 278 m:

- ureditev vozišča širine 3,4 – 4,1 m med stac. 0+31.00 in 0+116.50, z izvedbo pasu za pešce ob vzhodnem robu širine 0,5 – 1,2 m, ki se zaključi z granitno robno kocko. Vozišče se ob zahodnem robu zaključi z granitnim robnikom, nadvišanim 12 cm;
- ureditev vozišča širine 3,4 m med stac. 0+116.50 in 0+142.00, vozišče se ob zahodnem robu zaključi z asfaltno muldo širine 50 cm in kamnito zložbo;
- ureditev vozišča širine 3,4 m med stac. 0+142.00 in 0+180.00, z izvedbo pasu za pešce ob vzhodnem robu širine 1,2 m, ki se zaključi z granitno robno kocko. Vozišče se ob zahodnem robu zaključi z asfaltno muldo širine 60 cm in kamnito zložbo;
- ureditev vozišča širine 4,1 m med stac. 0+185.00 in 0+280.00, z izvedbo pasu za pešce ob vzhodnem robu širine 1,2 m, ki se zaključi z granitno robno kocko. Vozišče se ob zahodnem robu zaključi z asfaltno muldo širine 75 cm in kamnito zložbo;
- ureditev vozišča širine 3,5 – 5,0 m med stac. 0+280.00 in 0+309.00 (severna meja obdelave) z izvedbo pasu za pešce širine 1,5 m, ki se prekine v območju obstoječega priključka na parkirišče v stac. 0+290.00;
- izvedba ploščadi za umirjanje prometa v stac. 0+277.50, ki se naveže na že izvedeno ploščad na severni meji obdelave;
- vzpostavitev območja skupnega prometnega prostora 20 km/h med stac. 0+31.00 in 0+290.00;
- vzpostavljeno območje skupnega prometnega prostora 30 km/h od stac. 0+290.00 proti severu se ohrani;
- izvedba novega stopnišča v stac. 0+280.00, stopnišče širine 1,5 m, 34 stopnic dimenzije 13,5/38 cm, s podestom za počivanje;
- izvedba neoznačenih, a nakazanih prehodov za pešce se uredi v granitnem tlakovanju.

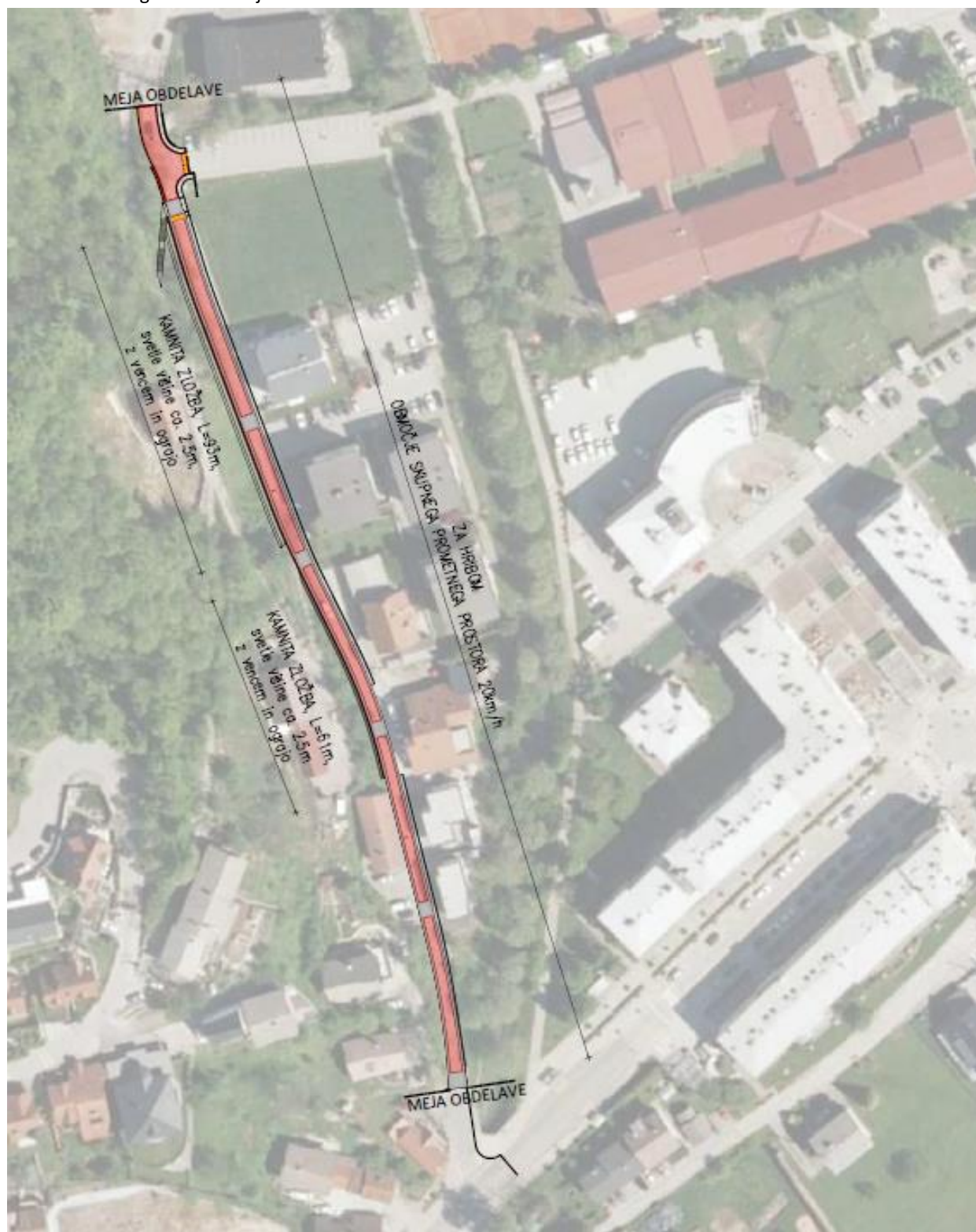
Območje obdelave se prične na jugu z navezavo ceste Za hribom na obstoječe vozišče ob mostni konstrukciji čez Pšato v bližini Ljubljanske ceste. Na severu mejo obdelave predstavlja obstoječa trajna ovira za umirjanje prometa v bližini parkirišča ob objektu Za hribom 19. Obstoječo grbino se s predlagano rešitvijo podaljša proti jugu (v nasprotni smeri stacionaže) za cca. 30 m.

Na območju, kjer je predviden skupni prometni prostor, ni delitve glede na različne uporabnike prostora oziroma motorizirane in nemotorizirane udeležence v prometu, na primer na vozne pasove in pločnike, temveč vsi udeleženci souporabljajo vso površino, pri čemer imajo pešci prednost.

V ureditvi po konceptu skupnega prometnega prostora prometne površine ne polni raznovrstna prometna signalizacija, temveč zgolj enakopravni uporabniki tega območja. Namesto označb, ki določajo, kje lahko pelje motorizirano vozilo, kje kolesar in kje lahko hodi pešec, imajo vsi prosto izbiro, kako se bodo gibali.

Vodila so torej enakopravnost, svoboda in spoštovanje, ki vodijo do višje kakovosti življenja v urbanem okolju, večje varnosti in izboljšanja prometne kulture vseh udeležencev.

Slika 2.1: Pregledna situacija



KANALIZACIJA ZA KOMUNALNE ODPADNE VODE:

Na obravnavanem območju je obstoječa kanalizacija mešanega sistema.

Predvidena je izvedba kanalizacije v ločenem sistemu na celotnem območju.

Ker je v kanal mešanega sistema v azbestno cementni cevi, je zaradi ureditve ceste in možnosti izvedbe padavinskega kanala v celotni dolžini predvidena zamenjava kanala. Le ta bo v osnovi potekal po bolj ali manj enaki liniji in višinski niveleti in tako omogočil prevezave obstoječih priključkov. Predvidi se enotni profil DN 250 po celotni dolžini, saj se padavinske vode iz cestišča ne vodijo več na kanal mešanega sistema.

KANALIZACIJA ZA PADAVINSKE VODE:

Na obravnavanem območju je obstoječa kanalizacija mešanega sistema.

Predvidena je izvedba kanalizacije v ločenem sistemu na celotnem območju.

Kanal bo potekal od juga proti severu, na jugu se prične s prvim cestnim požiralnikom na levi strani cestišča in nato poteka najprej levem robu, nato pa prečka vodovod in plinovod, ki sta v cestišču in se premakne na desno stran vozišča (vzporedni potek z obnovljenim kanalom za odpadne komunalne vode).

Na severu pa se priključi v obstoječi padavinski kanal, ki poteka od zahoda proti vzhodu po parkirišču in se zaključi z iztokom v vodotok Pšata.

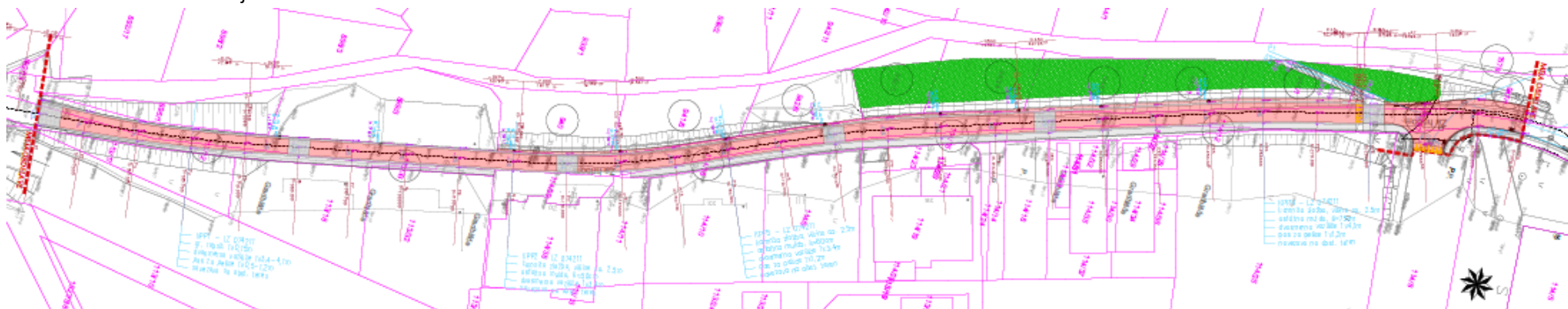
Zaradi preplitvega zahodnega dela kanala po parkirišču se le tega denivelira, da se omogoči križanje kanala s plinovodom in kanalom za komunalne odpadne vode. Vgradnja zadrževalnika za padavinske vode ni predvidena.

JAVNA RAZSVETLJAVA:

Na obravnavanem območju je omrežje javne razsvetljave obstoječe, in sicer kot podzemno omrežje. Obstoječa cestna razsvetljava se rekonstruira. Predvidena je demontaža in prestavitev obstoječih sijalk cestne razsvetljave, ki so trenutno nameščene na obstoječih kandelabrih. Prižigališče je obstoječe. Nove svetilke se priključujejo na obstoječ kandelaber na uvozu k parkirišču ob objektu Za hribom 19.

Trasa je predvidena po celotni dolžini ceste Za hribom znotraj območja obdelave.

Slika 2.2: Višinska situacija



Slika 2.3: Prometna situacija



7 ANALIZA ZAPOSLENIH

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

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

Investitor bo projekt izvedel z obstoječim kadrom, zaposlenimi pri bodočem upravljavcu in zunanjimi sodelavci.

Izvedbo projekta vodi projektna skupina, ki jo vodi vodja projekta s člani.

Osnova naloga projektne skupine bo izvedba samega projekta:

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

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

8.1 Osnove in izhodišča za oceno vrednosti projekta

Projekt je predstavljen vrednostno z vidika investicijskih stroškov, ki poleg stroškov, ki so neposredno vezani na gradbena dela, vsebujejo tudi druge z investicijo povezane stroške. Le ti zajemajo ocenjeno vrednost stroškov gradbenega nadzora, opreme in priprave potrebne dokumentacije.

Davek na dodano vrednost predstavlja strošek projekta, saj si ga občina skladno z Zakonom o davku na dodano vrednost za tovrstne investicije ne more povrniti. Povrniti si bo le DDV za izgradnjo fekalne kanalizacije.

8.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah je ocenjena na 646.297,22 EUR z DDV.

Sama gradnja bo predvidoma potekala v obdobju od marca do oktobra 2026.

V spodnji tabeli prikazujemo celotno investicijsko vrednost po stalnih cenah.

Tabela 8.1: Investicijska vrednost po stalnih cenah (EUR)

	SKUPAJ	2025	2026
Gradbena dela	495.942,96	0,00	495.942,96
Cestna razsvetljava	19.651,75	0,00	19.651,75
Gradbene konstrukcije	146.208,98	0,00	146.208,98
Odpadna kanalizacija	46.487,96	0,00	46.487,96
Padavinska kanalizacija	54.279,84	0,00	54.279,84
Prometna ureditev	201.038,00	0,00	201.038,00
Zasaditev	28.276,43	0,00	28.276,43
Projektna dokumentacija	17.890,00	17.890,00	0,00
Ocena skladnosti projekta z načelom DNSH	1.750,00	1.750,00	0,00
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.250,00	1.250,00	0,00
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.000,00	3.000,00	0,00
Nadzor	9.918,86	0,00	9.918,86
SKUPAJ	529.751,82	23.890,00	505.861,82
DDV*	116.545,40	5.255,80	111.289,60
SKUPAJ z DDV*	646.297,22	29.145,80	617.151,42

*od tega 10.227,35 EUR povračljiv DDV

8.3 Ocena investicijskih stroškov v tekočih cenah

Izvedba projekta je predvidena do oktobra leta 2026, zato je skladno s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2025, ki jo pripravlja UMAR, pri preračunu investicijskih vrednosti v tekoče cene upoštevano povečanje cen zaradi inflacije v prihodnosti.

Upoštevana je bila sledeča rast cen na letni ravni:

- za leto 2025 je bila upoštevana 0,58 % letna rast cen (1/4 od 2,3 %),
- za leto 2026 je bila upoštevana 2,3 % letna rast cen.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 664.153,49 EUR z DDV.

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

	SKUPAJ	2025	2026
Gradbena dela	510.292,26	0,00	510.292,26
Cestna razsvetljava	20.220,34	0,00	20.220,34
Gradbene konstrukcije	150.439,30	0,00	150.439,30
Odpadna kanalizacija	47.833,01	0,00	47.833,01
Padavinska kanalizacija	55.850,34	0,00	55.850,34
Prometna ureditev	206.854,71	0,00	206.854,71
Zasaditev	29.094,56	0,00	29.094,56
Projektna dokumentacija	17.890,00	17.890,00	0,00
Ocena skladnosti projekta z načelom DNSH	1.750,00	1.750,00	0,00
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.250,00	1.250,00	0,00
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.000,00	3.000,00	0,00
Nadzor	10.205,85	0,00	10.205,85
SKUPAJ	544.388,11	23.890,00	520.498,11
DDV*	119.765,38	5.255,80	114.509,58
SKUPAJ z DDV*	664.153,49	29.145,80	635.007,69

*od tega 10.523,26 EUR povračljiv DDV

8.4 Investicijska vrednost deljena na upravičene in neupravičene stroške

Občina Trzin bo investicijo v celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), ki se bo izvedel v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji (PEKP 21–27) in ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Upravičeni stroški so v skladu z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 stroški različnih kategorij in vrst, ki so neposredno povezani z izvedbo operacije in so skladni z namenom in cilji operacije.

Predmet sofinanciranja so lahko naložbe v okviru naslednjih upravičenih namenov:

- **ukrep 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti;**
- ukrep 2: ureditev namenskih površin za JPP;
- ukrep 3: infrastruktura za pešce;
- ukrep 4: infrastruktura za kolesarje.

V okviru naložb v celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti (ukrep 1) predstavlja upravičen namen celovita (prometna in urbanistično-oblikovalska) rekonstrukcija ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za varnost, udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce (kot npr. ozelenitev/zasaditev površin, vodni elementi), brez zožitev profila za pešce (ali kolesarje, če so vodeni po ločeni površini) ter sočasna izvedba ukrepov za bistveno zmanjšanje količine motoriziranega prometa in njegovo umiritev.

V okviru upravičenega namena za ukrep 1 so možne vrste naložb naslednje:

- rekonstrukcija večpasovne ceste (zmanjšanje števila voznih pasov za motoriziran promet in zoženje širine vozišča na minimum, obvezna uvedba rumenih pasov za JPP in največ enega pasu v vsako smer za ostala motorna vozila, brez ločenih razvrstilnih pasov v križiščih);
- rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum;
- rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno;
- rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje;
- vzpostavitev območja umirjenega prometa;
- vzpostavitev kolesarske ulice/ceste;
- **uvedba skupnega prometnega prostora.**

V okviru upravičenih namenov so upravičeni stroški lahko naslednji:

- gradnja;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;
- investicije v neopredmetena sredstva (do 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in ne več kot 50.000,00 EUR);
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi v zvezi z operacijo (do 10 % priznanih upravičenih stroškov operacije);
- stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki predstavljajo:
 - stroške izdelave projektne dokumentacije, ki je neposredno povezana z operacijo in je izdelana skladno z določbami besedila javnega razpisa;
 - stroške izdelave investicijske dokumentacije v skladu z UEM, ki nastanejo po uvrstitvi projekta v Načrt/-e razvojnih programov občin/-e;
 - stroške nadzora in investicijskega inženiringa;
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža).

Stroški so upravičeni, če:

- so z operacijo neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje in so v skladu s cilji operacije;
- so dejansko nastali: za dela, ki so bila opravljena; za blago, ki je bilo dobavljeno; oz. za storitve, ki so bile izvedene;
- so pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- nastanejo in so plačani v obdobju upravičenosti;
- temeljijo na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah in
- so v skladu z veljavnimi pravili Unije in nacionalnimi predpisi.

Neupravičeni stroški so:

- nakup nepremičnin in/ali nadomestilo za stvarno služnost;
- davek na dodano vrednost (v višini, do katere ima upravičenec pravico do odbitka);
- davek na promet z nepremičninami;
- nakup rabljene opreme, pilotnih in prototipnih naprav;
- stroški vzdrževanja;
- stroški geometra v povezavi z odmero in načrtovanjem meja zemljišč ter stroški vpisa v zemljiško knjigo in kataster stavb in zemljišč;
- stroški posredovanja, tj. nepremičninskega agenta, stroški notarja in odvetnika;
- drugi stroški pravnih storitev;
- stroški uporabe osnovnih sredstev;
- stroški plač in povračil stroškov v zvezi z delom;
- posredni (operativni) stroški;
- dodatna dela;
- stroški financiranja in drugih finančnih storitev;
- upravni stroški;
- svetovalne storitve;
- drugi stroški, ki so neupravičeni v skladu z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021-2027.

Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov ...) se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa, vendar priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presegati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture. V primeru izvedbe več različnih ukrepov se priznani upravičeni stroški upoštevajo kumulativno.

Upravičenec je do izplačila sredstev sofinanciranja upravičen, če so upravičeni stroški oz. izdatki v okviru operacije nastali v obdobju upravičenosti stroškov in izdatkov.

Obdobje upravičenosti stroškov in izdatkov je od 1. 1. 2023 do 31. 3. 2029.

Obdobje za porabo sredstev

Sredstva iz državnega proračuna so za upravičene izdatke operacij na razpolago v obdobju od 2025 do 2029.

Za izdatke, nastale v okviru obdobja upravičenosti izdatkov, za katere bodo pravilni in popolni zahtevki za izplačilo izstavljeni najkasneje do 15. oktobra tekočega koledarskega leta, bodo sredstva sofinanciranja upravičencu praviloma izplačana v istem koledarskem letu, skladno s proračunskimi zmožnostmi.

Zadnji zahtevek za izplačilo mora biti izstavljen najkasneje do 30. 6. 2029.

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

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

	EUR brez DDV	Upravičen strošek	Neupravičen strošek	DDV - upravičen strošek	DDV - neupravičen strošek	povračljiv DDV - neupravičen strošek
Gradbena dela	495.942,96	495.942,96	0,00	98.880,10	0,00	10.227,35
Cestna razsvetljava	19.651,75	19.651,75	0,00	4.323,39	0,00	0,00
Gradbene konstrukcije	146.208,98	146.208,98	0,00	32.165,98	0,00	0,00
Odpadna kanalizacija	46.487,96	46.487,96	0,00	0,00	0,00	10.227,35
Padavinska kanalizacija	54.279,84	54.279,84	0,00	11.941,56	0,00	0,00
Prometna ureditev	201.038,00	201.038,00	0,00	44.228,36	0,00	0,00
Zasaditev	28.276,43	28.276,43	0,00	6.220,81	0,00	0,00
Projektna dokumentacija	17.890,00	15.215,00	2.675,00	3.347,30	588,50	0,00
Ocena skladnosti projekta z načelom DNSH	1.750,00	1.750,00	0,00	385,00	0,00	0,00
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.250,00	1.250,00	0,00	275,00	0,00	0,00
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.000,00	3.000,00	0,00	660,00	0,00	0,00
Nadzor	9.918,86	9.918,86	0,00	2.182,15	0,00	0,00
SKUPAJ	529.751,82	527.076,82	2.675,00	105.729,55	588,50	10.227,35

SKUPAJ BREZ DDV	529.751,82
DDV	116.545,40
SKUPAJ Z DDV	646.297,22

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

	SKUPAJ	Upravičeni	Neupravičeni
Gradbena dela	495.942,96	495.942,96	0,00
Cestna razsvetljava	19.651,75	19.651,75	0,00
Gradbene konstrukcije	146.208,98	146.208,98	0,00
Odpadna kanalizacija	46.487,96	46.487,96	0,00
Padavinska kanalizacija	54.279,84	54.279,84	0,00
Prometna ureditev	201.038,00	201.038,00	0,00
Zasaditev	28.276,43	28.276,43	0,00
Projektna dokumentacija	17.890,00	15.215,00	2.675,00
Ocena skladnosti projekta z načelom DNSH	1.750,00	1.750,00	0,00
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.250,00	1.250,00	0,00
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.000,00	3.000,00	0,00
Nadzor	9.918,86	9.918,86	0,00
SKUPAJ	529.751,82	527.076,82	2.675,00
DDV*	116.545,40	105.729,55	10.815,85
SKUPAJ z DDV*	646.297,22	632.806,37	13.490,85

*od tega 10.227,35 EUR povračljiv DDV

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah je ocenjena na 646.297,22 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 632.806,37 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 13.490,85 EUR.

Tabela 8.5: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene

	EUR brez DDV	Upravičen strošek	Neupravičen strošek	DDV - upravičen strošek	DDV - neupravičen strošek	povračljiv DDV - neupravičen strošek
Gradbena dela	510.292,26	510.292,26	0,00	101.741,03	0,00	10.523,26
Cestna razsvetljava	20.220,34	20.220,34	0,00	4.448,47	0,00	0,00
Gradbene konstrukcije	150.439,30	150.439,30	0,00	33.096,65	0,00	0,00
Odpadna kanalizacija	47.833,01	47.833,01	0,00	0,00	0,00	10.523,26
Padavinska kanalizacija	55.850,34	55.850,34	0,00	12.287,07	0,00	0,00
Prometna ureditev	206.854,71	206.854,71	0,00	45.508,04	0,00	0,00
Zasaditev	29.094,56	29.094,56	0,00	6.400,80	0,00	0,00
Projektna dokumentacija	17.890,00	15.215,00	2.675,00	3.347,30	588,50	0,00
Ocena skladnosti projekta z načelom DNSH	1.750,00	1.750,00	0,00	385,00	0,00	0,00
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.250,00	1.250,00	0,00	275,00	0,00	0,00
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.000,00	3.000,00	0,00	660,00	0,00	0,00
Nadzor	10.205,85	10.205,85	0,00	2.245,29	0,00	0,00
SKUPAJ	544.388,11	541.713,11	2.675,00	108.653,62	588,50	10.523,26

SKUPAJ BREZ DDV	544.388,11
DDV	119.765,38
SKUPAJ Z DDV	664.153,49

Tabela 8.6: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene

	SKUPAJ	Upravičeni	Neupravičeni
Gradbena dela	510.292,26	510.292,26	0,00
Cestna razsvetljava	20.220,34	20.220,34	0,00
Gradbene konstrukcije	150.439,30	150.439,30	0,00
Odpadna kanalizacija	47.833,01	47.833,01	0,00
Padavinska kanalizacija	55.850,34	55.850,34	0,00
Prometna ureditev	206.854,71	206.854,71	0,00
Zasaditev	29.094,56	29.094,56	0,00
Projektna dokumentacija	17.890,00	15.215,00	2.675,00
Ocena skladnosti projekta z načelom DNSH	1.750,00	1.750,00	0,00
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.250,00	1.250,00	0,00
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.000,00	3.000,00	0,00
Nadzor	10.205,85	10.205,85	0,00
SKUPAJ	544.388,11	541.713,11	2.675,00
DDV*	119.765,38	108.653,62	11.111,76
SKUPAJ z DDV*	664.153,49	650.366,73	13.786,76

*od tega 10.523,26 EUR povračljiv DDV

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 664.153,49 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 650.366,73 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 13.786,76 EUR.

9 ANALIZA LOKACIJE

Projekt »Ureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin« se bo izvajal na območju občine Trzin, ki je del Osrednjeslovenske regije.

Slika 9.1: Prikaz projektnega območja



Mikrolokacijo izvajanja projekta predstavlja območje lokalne ceste (LZ) 074211 Za hribom, in sicer od mostne konstrukcije čez Pšato na jugu, do obstoječe trajne ovire za umirjanje prometa v bližini parkirišča ob objektu Za hribom 19 na severu.

Ureditev ceste Za hribom se bo izvajala na sledečih parcelah:

- 113/12, 113/33, 114/8, 114/12, 114/15, 114/16, 940, 941/8, 942/5, 942/6, 943/4, 944/3, 945/1, 946/1, 947/1, 1576, 1577/7, vse katastrska občina 1961 TRZIN.

Predvideno območje izvajanja projekta ureja naslednji odlok:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Trzin - strateški del (Uradni vestnik Občine Trzin, št. 6/2020);
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Trzin - izvedbeni del (Uradni vestnik Občine Trzin, št. 8/2010, 7/2011, 1/2013, 5/2013, 6/2013, 3/2016, 2/2018, 6/2020, 11/2020, 14/2020, 5/2021, 16/2022 - tehnična posodobitev, 18/2022, 11/2023, 1/2024, 7/2024, 12/2024 in 5/2025).

Projektirana ureditev ceste Za hribom posega v območje stanovanjskih površin (SS) in površin cest (PC).

Slika 9.2: Prikaz območij osnovne namenske rabe



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

Projekt se bo izvajal v skladu z načelom »da se ne škoduje bistveno« okoljskim ciljem Evropske unije iz 17. člena Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb in spremembi Uredbe (EU) 2019/2088, kar pomeni, da:

- projekt ne bo povzročil večjih emisij toplogrednih plinov;
- projekt ne bo imel negativnih vplivov na podnebje (na trenutne in pričakovane razmere);
- projekt ne bo imel negativnega vpliva na trajnostno rabo in varstvo vodnih in morskih virov;
- projekt bo skladen s konceptom krožnega gospodarstva;
- projekt ne bo bistveno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla;
- projekt ne bo bistveno škodoval varovanju in ohranjanju biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

Skladno z Delegirano uredbo EU 2021/2139 projekt ne sme bistveno škodovati kateremu od sledečih okoljskih ciljev:

- blažitev podnebnih sprememb,
- prilagajanje podnebnim spremembam,
- trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov,
- krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem,
- preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal,
- varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

Prav tako se bo pri načrtovanju in izvedbi zasledovano načelo novega evropskega Bauhauusa, ki zajema participativni proces, sodelovanje na več ravneh in transdisciplinarni pristop, z vključevanjem treh neločljivih vrednot:

1. trajnost, od podnebnih ciljev do krožnosti, ničelnega onesnaževanja in biotske raznovrstnosti,
2. estetika, kakovost izkušnje in slog, ki presega funkcionalnost,
3. vključenost, od vrednotenja raznolikosti do zagotavljanja dostopnosti in cenovne dostopnosti.

Investicijski projekt je usklajen s splošnimi predpisi o varstvu okolja, v skladu z določilom Zakona o varstvu okolja in podzakonskimi akti. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta so upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja, in sicer:

- okoljska učinkovitost,
- učinkovitost izrabe naravnih virov,
- trajnostna dostopnost,
- izboljšanje bivalnega okolja in
- zmanjševanje vplivov na okolje.

Pri izdelavi dokumentacije za izvedbo del in pri sami izvedbi se smiselno uporablja Uredbo o zelenem javnem naročanju in upošteva zakone in podzakonske akte s področja varstva okolja in varstva pred požarom.

Investicija mora vključevati rešitve glede učinkovite rabe energije in obnovljivih virov energije po veljavnem pravilniku o učinkoviti rabi energije. Poleg tega mora gradnja vsebovati rešitve glede rabe okolju prijaznih materialov. Pri izvedbi gradnje mora naročnik upoštevati pogoje, določene v uredbi o zelenem javnem naročanju. Prav tako mora projektant vključiti take gradbene proizvode, ki ne presegajo določene vrednosti emisij hlapnih organskih spojin v gradbenih proizvodih, in gradbene proizvode, ki temeljijo na obnovljivih ali recikliranih spojinah.

Glede na predvidene posege bodo v času posega prisotni nekateri minimalni negativni vplivi na okolje, dolgoročno pa bo imela investicija pozitiven vpliv na okolje. To pomeni zmanjšanje obremenitev okolja z zmanjšano uporabo osebnih avtomobilov in z zmanjšanjem porabe energije. V nadaljnjih fazah projekta, zlasti ob izdelavi projektne dokumentacije, bodo upoštevana prej navedena izhodišča in predpisani vsi potrebni ukrepi za zmanjšanje vplivov na okolje v času izvedbe del.

Tla in voda

Največji vpliv na tla bo v času gradbenih del, ko lahko na območju gradbišča pričakujemo povečano onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih strojev in uporabe gradbenih materialov. V tem času obstaja nevarnost, da zaradi nepredvidenih dogodkov ali neustreznega vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije pride do onesnaženja. Za preprečitev tega bodo sprejeti ustrezni ukrepi pri organizaciji gradbišča in podane zahteve po ustreznem vzdrževanju gradbene in strojne opreme.

Zrak

V času gradbenih del bodo na zrak vplivale povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu s ceste zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala). Ocenjujemo, da vpliv ne bo velik oz. bo zanemarljiv. Investicija v tem primeru ne bo imela negativnih vplivov na zrak. Po investiciji se bo kakovost zraka izboljšala, saj bo investicija vplivala na zmanjšanje izpustov CO₂.

Hrup

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času izvedbe zemeljskih del in ostalih gradbenih del, kjer bo vir hrupa predstavljala gradbena mehanizacija in tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen in bo najbolj moteč za uporabnike najbližjih stavb, medtem ko za širše območje ne bo občuten. Pri obremenjevanju okolja s hrupom se bodo upoštevala določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju.

Poraba električne energije

V času gradnje se bo poraba električne energije nekoliko povečala v primerjavi glede na stanje brez investicije, zaradi priključitve strojev in naprav.

Odpadki

Zakon o varstvu okolja in Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, določata, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec gradbenih del bo zavezan, da bo zakonska določila upošteval.

V času gradbenih del je možno pričakovati nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledico vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi:

- odpadna olja,
- prazna oljna embalaža,
- čistilne krpe,
- z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter
- odpadne baterije oziroma akumulatorji.

Po Uredbi o ravnanju z odpadki, ki vsebujejo azbest, je treba vse materiale z vsebnostjo azbesta odstraniti na poseben način. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov in v skladu z veljavno zakonodajo.

Obremenitev okolja bo v času gradnje zmerna, saj bo temu področju namenjena posebna skrb, hkrati bo zajeta vrsta ukrepov za preprečevanje morebitnih negativnih vplivov. Investitor oz. njegovi pogodbeniki bodo uporabljali tipske posode – smetnjake za zbiranje komunalnih odpadkov. Odpadki za reciklažo se bodo zbirali v ustreznih kontejnerjih na mestih za zbiranje teh odpadkov. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov.

Vpliv na mehansko odpornost in stabilnost nepremičnin

Glede na navedeno niso predvideni posebni ukrepi za zmanjševanje vpliva. Izvedeni bodo standardni varstveni ukrepi, ki se izvajajo na gradbiščih.

Vplivi na varnost nepremičnin pred požarom

Pri izdelavi projektne dokumentacije je potrebno pridobiti mnenje o ustreznosti rešitev z zahtevami požarne varnosti. Skladno z zakonodajo je potrebno preveriti tudi potrebnost zasnove oziroma študije požarne varnosti in po gradnji izkaza požarne varnosti.

Vplivi na higiensko in zdravstveno zaščito nepremičnin

Pri gradnji se bodo predvidoma pojavljali vplivi, povezani z GOI deli, zato se bodo po potrebi v času gradnje izvajali ukrepi za zmanjševanje emisij prahu v okolici. Potrebno je zagotoviti ustrezno zaščito komunalnih vodov, če se bodo dela opravljala v varovalnem pasu le-teh.

Vpliv na zaščito nepremičnin pred hrupom

Pri izvajanju različnih gradbenih posegov se bo pojavljal hrup gradbenih strojev v bližini stavb. Pri izvajanju gradbenih del je dovoljeno uporabljati le stroje in naprave, ki izpolnjujejo zakonske zahteve glede emisije hrupa. Dela se bodo izvajala tako, da bodo čim manj moteča za sosednje uporabnike in izvajanje njihovih delovnih procesov.

Okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov

Uporabljene bodo različne tehnologije, ki bodo upoštevale visoke standarde stroke na področju kakovosti bivanja, trajnostne gradnje, energetske učinkovitosti, varovanja okolja ter učinkovite rabe vode in surovin.

Če povzamemo: Vpliv predlaganega projekta na okolje lahko razdelimo na vpliv v času gradnje in vpliv v času obratovanja objekta investicije. Gradbena dela bodo v fazi izvajanja del povzročila prehodne fizične vplive na okolje zaradi izvedbe gradbenih del, transportov materiala po obstoječih cestah ipd., kar pa v končni fazi ne bo vplivalo na fizične karakteristike okolja. Pričakovani vplivi so torej s stališča varstva okolja sprejemljivi, zato za njihovo odpravo ni predvidenih dodatnih stroškov.

V času obratovanja objekta bodo vplivi na okolje omejeni zgolj na vzdrževalne posege. Pri izvedbi investicije se bo uporabilo sodobne tehnike, s katerimi se bo količine odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja zmanjšalo na najnižjo možno mero.

Vodovarstvena območja, križanja z vodotoki, erozija in poplavna nevarnost

Trasa lokalne ceste se deloma nahaja na opozorilnem območju erozije – majhna, srednja in velika nevarnost. Skladno z izdelanim geomehanskim poročilom pa trasa ceste ni erozijsko ogrožena. Trasa se ne nahaja znotraj vodovarstvenega območja, del trase pa se nahaja v varovalnem pasu vodotoka Pšata.

Vsa dela v zvezi z gradnjo naj se izvajajo ob ustreznem gradbenem in geomehanskem nadzoru, ki bo v primeru odstopanja dejanskega stanja, ugotovljenega ob izvedbi, od stanja predvidenega s projektno rešitvijo, podal navodila za nadaljnje delo.

10.1 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. V času izvajanja izvedbenih del bo sicer prišlo do povečanja količin odpadkov, ki pa bodo v skladu z zakonodajo ločeno zavrženi in odpeljani na bližnjo deponijo. Stroški navedene aktivnosti so zanemarljivi in so upoštevani v investicijski vrednosti.

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

11.1 Časovni načrt izvedbe investicije

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

- Investicijski projekt se je pričel z izdelavo in potrditvijo DIIP-a septembra 2025, v septembru bo izdelan tudi IP in izvedena prijava na JR, projektna dokumentacija je že izdelana.
- Priprava dokumentacije za JN in izvedba postopka izbora najugodnejšega izvajalca gradbenih del je predvidena od decembra 2025 do februarja 2026.
- Gradnja bo predvidoma potekala med marcem in oktobrom 2026, ko bodo zaključena vsa dela.

Tabela 11.1: Terminski plan

Aktivnosti	2025				2026			
	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4
Izdelava projektne dokumentacije								
DIIP, IP								
Priprava vloge za pridobitev sofinancerskih sredstev								
Podpis pogodbe o sofinanciranju								
Priprava razpisne dokumentacije za javno naročilo								
Izvedba javnega naročila								
Podpis pogodb								
Gradnja								
Nadzor nad gradnjami								

11.2 Organizacija vodenja projekta

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

Investitor bo projekt izvedel z obstoječim kadrom in zunanjimi sodelavci.

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

- sodelovanje pri pripravi dokumentacije za pridobitev ustreznih virov financiranja projekta,
- usklajevanja dokumentacije z Ministrstvom za okolje, prostor in energijo,
- administrativna dela, pregled in usklajevanje dela z izbranim izvajalcem gradenj in nadzora in
- priprava vseh poročil v času izvedbe projekta.

Pri pripravi in izvedbi projekta sodeluje projektna skupina pod okriljem oddelka za gospodarske javne službe na Občini Trzin.

Občina bo vodenje projekta izvedla z obstoječim kadrom in zunanjimi sodelavci. Vodja projekta bo odgovoren za uspešno izvedbo projekta. Njegove naloge in odgovornosti so:

- koordinacija izvajanja projekta in izvajanje nadzora ter ustrezno ukrepanje v primeru odstopanj,
- ocenjevanje doseženih rezultatov projekta glede na zastavljene cilje,
- razreševanje problemov in spremljanje finančnega plana.

Vodja projekta bo odgovoren za načrtovanje vseh aktivnosti, napredovanje del, kontrolo kakovosti in poročanje o stanju projekta.

Po potrebi so že bili in bodo vključeni v projektno skupino za pripravo in izvedbo projekta, tudi ostali sodelavci iz drugih oddelkov občinske uprave občine Trzin. Vsi sodelujoči imajo ustrezno znanje ter večletne izkušnje in reference z izvedbo projektov sofinanciranih s strani Republike Slovenije in EU.

11.3 Analiza izvedljivosti projekta

Projekt je pripravljen na izvedbo. V predhodni investicijski dokumentaciji so bile analizirane možne variante, kot je bilo predstavljeno v povzetku IP.

Kot kaže do sedaj izdelana dokumentacija in analiza tveganja, posebnih ovir za realizacijo ni.

Načrtovana investicija spada med manj zahtevne objekte. Po vrsti gradnje oz. investicije je obravnavana kot vzdrževalna dela v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

11.3.1 Način in postopek izbire ponudnikov oziroma izvajalca del in dobavitelja opreme

Izbor izvajalca gradbenih del predvidenih v okviru tega projekta ter dobavitelja prometne opreme bo potekal na osnovni veljavne zakonodaje. Razpisna dokumentacija in sam postopek izbora izvajalca del v okviru projekta bo potekal skladno z Zakonom o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 ZOPNN-F).

Z vidika obsega načrtovanih sredstev je tako projekt izvedljiv pod predpostavko, da bodo ponudbe v okviru predvidenih vrednosti posameznih del in storitev v okviru projekta.

11.3.2 Seznam že pridobljene in pregled še potrebne investicijske, projektne in druge dokumentacije

Za projekt je izdelana vsa potrebna investicijska dokumentacija skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

Za potrebe obravnavanega investicijskega projekta je bila že izdelana naslednja projektna, investicijska in druga dokumentacija:

- DIIP, z nazivom: Ureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin, ki ga je v septembru 2025 izdelalo podjetje CASTIS d.o.o. iz Trzina,
- projektna dokumentacija za izvedbo gradnje (PZI), št. 25/2025, z nazivom: Ureditev zbirne krajevne ceste (LZ) 074211, Za hribom, od km 0,000 do km 0,290, ki jo je v avgustu 2025 izdelalo podjetje STANDARD d.o.o.

Za potrebe projekta je potrebno še izdelati dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila ter izvesti postopek oddaje javnega naročila.

Časovni načrt, odgovorne osebe za izvedbo operacije ter sama organizacija izvedbe investicijskega projekta so zastavljeni tako, da bo v celoti možna izvedba projekta v predvidenih časovnih rokih in v predvidenem obsegu.

Investicijski projekt ima jasno časovno in upravljavsko strukturo. Poleg tega so rešena bistvena vprašanja pripravljalne faze vezana na prostorsko planiranje in lastništvo ter pripravo vseh ustrezne dokumentacije in pridobitve vseh dovoljenj in soglasij, zato menimo, da je investicijski projekt s tega vidika realen in izvedljiv.

12 NAČRT FINANCIRANJA PROJEKTA

Za pridobitev virov sofinanciranja projekta je predvidena prijava projekta na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029.

Koriščenje sredstev po tem javnem razpisu bo mogoče v proračunskih letih 2025, 2026, 2027, 2028 in 2029 oziroma do porabe sredstev.

Sofinanciranje operacij se zagotavlja s sredstvi evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada, načrtovanih v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Sredstva evropske kohezijske politike se po tem javnem razpisu dodeljujejo kot nepovratna sredstva, pri čemer se uveljavljanje upravičenih stroškov izvaja po dejanskih stroških.

Predmet sofinanciranja so operacije, katerih skupni priznani upravičeni stroški znašajo najmanj 125.000 EUR in največ 2.500.000 EUR.

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

Ostanek stroškov bo financiran s strani Občine Trzin.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 664.153,49 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 650.366,73 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 13.786,76 EUR.

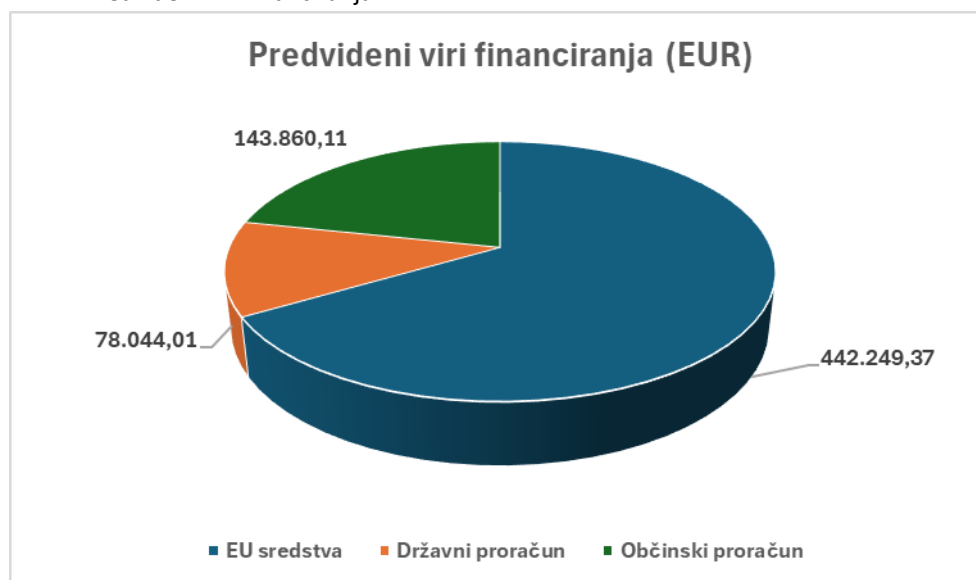
Skladno z navedenim je pričakovati, da bo višina sofinanciranja znašala 520.293,38 EUR, ostala sredstva v višini 143.860,11 EUR pa bo zagotovila Občina Trzin iz svojega proračuna.

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

	Skupaj	%	2025	2026
Upravičeni stroški	650.366,73	100,00%	25.882,30	624.484,43
EU sredstva	442.249,37	68,00%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	12,00%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun	130.073,35	20,00%	5.176,46	124.896,89
Neupravičeni stroški	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00
Državni proračun	0,00	0,00%	0,00	0,00
Občinski proračun *	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
Celotna investicija	664.153,49	100,00%	29.145,80	635.007,69
EU sredstva	442.249,37	66,59%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	11,75%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun *	143.860,11	21,66%	8.439,96	135.420,15

* od tega povračljiv DDV v višini 10.523,36 EUR

Slika 12.1: Predvideni viri financiranja



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

13.1 Finančna analiza

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

13.1.1 Opis uporabljene metodologije in osnovne predpostavke za finančno analizo

Finančna analiza je narejena na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 ter Economic Appraisal Vademecum 2021-2027.

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

- ekonomska doba investicije je bila ocenjena na 30 let, denarni tokovi v okviru modela pa so razporejeni na obdobje od leta 2025 do vključno leta 2054,
- za finančno analizo je bila uporabljena 4 % diskontna stopnja, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- projekt ne ustvarja prihodkov,
- dejanska življenjska doba projekta presega referenčno ekonomsko obdobje, zato je izračunan preostanek vrednosti.

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

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

13.1.2 Investicijski stroški projekta

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

V spodnji tabeli prikazujemo investicijo v celovito preureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin skladno z načeli trajnostne mobilnosti v stalnih cenah, ki znaša 646.297,22 EUR.

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

	SKUPAJ	2025	2026
Gradbena dela	594.823	0	594.823
Projektna dokumentacija	21.826	21.826	0
Ocena skladnosti projekta z načelom DNSH	2.135	2.135	0
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.525	1.525	0
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.660	3.660	0
Nadzor	12.101	0	12.101
SKUPAJ	636.070	29.146	606.924

13.1.3 Dodatni operativni stroški

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

Tabela 13.2: Prikaz dodatnih letnih obratovalnih stroškov (EUR)

Obratovalni stroški	Strošek/leto
Čiščenje, vzdrževanje	1.000

13.1.4 Prihodki

S predmetno investicijo ne bo ustvarjenih neposrednih prihodkov iz poslovanja, saj je namenjena javnemu dobremu in kot takšna ne ustvarja prihodkov.

13.1.5 Strošek amortizacije in ostanek vrednosti

Strošek amortizacije nove infrastrukture je bil upoštevan v skladu z amortizacijskimi stopnjami določenimi s Pravilnikom o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev (Uradni list RS, št. 45/05, 138/06, 120/07, 48/09, 112/09, 58/10, 108/13 in 100/15).

Tabela 13.3: Prikaz amortizacije in ostanka vrednosti (EUR)

AMORTIZACIJA	VREDNOST	STOPNJA AM	LETNA VREDNOST AM	ODPISANA VREDNOST	PREOSTANEK VREDNOSTI
GOI dela	594.823	3%	17.845	231.981	362.842
Skupaj	594.823		17.845	231.981	362.842

V nadaljevanju prikazujemo finančno analizo za celotno ekonomsko dobo projekta.

Tabela 13.4: Finančna analiza projekta

EKONOMSKA DOBA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
SKUPAJ PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ ODHODKI	29.146	606.924	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
OPERATIVNI STROŠKI	0	0	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
STROŠEK INVESTICIJE	29.146	606.924	0	0	0	0	0	0	0	0
Gradbena dela	0	594.823	0	0	0	0	0	0	0	0
Projektna dokumentacija	21.826	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ocena skladnosti projekta z DNSH	2.135	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.525	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.660	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nadzor	0	12.101	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-29.146	-606.924	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000

EKONOMSKA DOBA	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
SKUPAJ PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ ODHODKI	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
OPERATIVNI STROŠKI	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000

EKONOMSKA DOBA	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
SKUPAJ PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	362.842
PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	362.842
SKUPAJ ODHODKI	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
OPERATIVNI STROŠKI	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	361.842

13.2 Ekonomska analiza

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

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

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

Zato je potrebno, da:

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

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

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

Ekonomska analiza je narejena na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 in Economic Appraisal Vademecum 2021-2027.

Glavne predpostavke modela so:

- investicijske vrednosti ne vsebujejo DDV;
- finančni stroški so preoblikovani v ekonomske z množenjem s konverzijskimi faktorji (upoštevan je faktor 1).

V okviru ekonomskih koristi smo opredelili sledeče koristi/stroške:

1. Identifikacija ekonomskih koristi:

- izboljšanje kvalitete bivanja okoliških prebivalcev,
- pozitiven vpliv na zdravje,
- povečana prometna varnost
- multiplikacijski učinek.

2. Številčno ovrednotenje koristi projekta, ki zaradi narave ne morejo biti neposredno ovrednotene, zato se upošteva naslednje približke:

- **Izboljšanje kvalitete bivanja okoliških prebivalcev:**

Investicija bo pomembno prispevala k izboljšanju kakovosti urbanega bivanja, saj bo nova ureditev infrastrukture pozitivno vplivala na kakovost bivalnega prostora. Spodbujanje hoje in drugih trajnostnih oblik mobilnosti in omejevanje motornega prometa bo imelo vpliv na boljše počutje prebivalcev. Upoštevali smo letno korist v višini 10.000 EUR za dostop do boljših, urejenih in pešcem prijaznejših površin.

- **Korist na zdravje prebivalcev:**

Investicija bo spodbudila aktivni življenjski slog tako med prebivalci kot predvsem šolarji, saj bo spodbujala hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti pri vsakodnevnih poteh. Z izboljšano infrastrukturo za pešce in kolesarje se bo spodbudilo večje število prebivalcev in šolarjev k pešačenju in kolesarjenju, kar bo pozitivno vplivalo na javno zdravje ter splošno kakovost življenja in s tem znižanje stroškov zdravstvenih storitev. Ocenjena je vrednost 15.000 EUR letno.

- **Povečana prometna varnost:**

Z investicijo se bo znižalo dovoljeno hitrost na območju in izvedlo ukrepe za umirjanje prometa, urejana bo cestna razsvetljava ter zmanjšanje motoriziranega prometa. Korist povečane prometne varnosti je ocenjena na 11.000 EUR letno.

- **Multiplikacijski učinek gradenj:**

Vsaka družbeno koristna investicija ustvarja tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Nekatere družbeno-ekonomske koristi se lahko oceni v denarju, medtem ko določenih družbenih učinkov denarno ni vedno mogoče ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Upoštevali smo multiplikatorski faktor 0,4.

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

Tabela 13.5: Ekonomska analiza projekta

EKONOMSKA DOBA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Eksterne koristi	9.556	202.345	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Izboljšanje kvalitete bivanja okoliških prebivalcev	0	0	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Koristi iz naslova krepitev zdravja	0	0	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Povečana prometna varnost	0	0	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000
Multiplikacijski učinek	9.556	202.345	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostane vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ PRILIVI	9.556	202.345	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Letni operativni stroški	0	0	820	820	820	820	820	820	820	820
STROŠEK INVESTICIJE	23.890	505.862	0	0	0	0	0	0	0	0
Gradbena dela	0	495.943	0	0	0	0	0	0	0	0
Projektna dokumentacija	17.890	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ocena skladnosti projekta DNSH	1.750	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Elaborat krepitev podnebne odpornosti	1.250	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	3.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nadzor	0	9.919	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-14.334	-303.517	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180

EKONOMSKA DOBA	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Eksterne koristi	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Izboljšanje kvalitete bivanja okoliških prebivalcev	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Koristi iz naslova krepitev zdravja	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Povečana prometna varnost	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000
Multiplikacijski učinek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostane vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ PRILIVI	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Letni operativni stroški	820	820	820	820	820	820	820	820	820	820
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180

EKONOMSKA DOBA	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054
Eksterne koristi	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Izboljšanje kvalitete bivanja okoliških prebivalcev	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Koristi iz naslova krepitev zdravja	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Povečana prometna varnost	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000
Multiplikacijski učinek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostane vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	302.525
SKUPAJ PRILIVI	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	338.525
Letni operativni stroški	820	820	820	820	820	820	820	820	820	820
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	35.180	337.706

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

Vsaka družbeno koristna investicija ustvarja tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Nekatere družbeno-ekonomske koristi se lahko oceni v denarju, medtem ko določenih družbenih učinkov denarno ni vedno mogoče ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri ekonomski analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Z njihovim upoštevanjem se lahko ugotovi ali je projekt sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

Izvedba celovite preureditve ulice skladno z načeli trajnostne mobilnosti prinaša številne koristi tako za uporabnike kot za okolje.

Ključne koristi vključujejo:

1. Povečanje varnosti pešcev in kolesarjev:

- večja prometna varnost: Z zoženjem prometnih pasov za avtomobile in izboljšanjem infrastrukture za pešce in kolesarje se zmanjša verjetnost nesreč. Pešci imajo širše in ločene hodnike, kar povečuje varnost vseh uporabnikov;
- povečanje vidnosti: Preureditve vključujejo izboljšanje ulične razsvetljave, boljše označitev prehodov za pešce in jasno označene hodnike za pešce, kar pripomore k večji vidnosti in varnosti.

2. Zmanjšanje hrupa in onesnaževalcev zraka:

- zmanjšanje hitrosti prometa: S preureditvijo ulice, ki vključuje zmanjšanje hitrosti vožnje (npr. uvedba območij z omejeno hitrostjo 20 - 30 km/h), se zmanjša hrup in emisije ogljikovega dioksida, kar pripomore k izboljšanju kakovosti zraka;
- zeleni prostori: Ustvarjanje več zelenih površin (drevesa, grmičevje, zelene površine ob ulici) pripomore k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj rastline filtrirajo onesnaževalce in izboljšajo mikroklimo.

3. Spodbujanje trajnostne mobilnosti:

- več prostora za pešce in kolesarje: S preureditvijo ulice se spodbuja večja uporaba trajnostnih načinov prevoza, kot sta hoja in kolesarjenje. To zmanjša odvisnost od osebnih avtomobilov, kar pozitivno vpliva na zmanjšanje zastojev in izboljšanje pretočnosti prometa;
- povečanje dostopnosti za vse uporabnike: Ulice, prilagojene za pešce, kolesarje in ljudi z omejenimi mobilnostmi (npr. invalidske vozičke, mamice z otroškimi vozički), prispevajo k večji dostopnosti in enakosti v mobilnosti.

4. Izboljšanje kakovosti življenja in vizualna privlačnost:

- zeleni in prostorsko kakovostni elementi: Zelene površine, drevesa in grmičevje niso samo koristni za okolje, temveč tudi za psihološko počutje ljudi, saj zeleni prostori prispevajo k večjemu občutku ugodja in zmanjšanju stresa;
- estetska vrednost: Celovita preureditev z uporabo sodobnih urbanističnih pristopov (kamen, les, trajnostni materiali) lahko pripomore k izboljšanju videza območja, kar poveča privlačnost ulice za pešce in obiskovalce.

5. Učinkovitejša raba prostora:

- večja prilagodljivost: Z manjšimi prometnimi pasovi in večjim številom pešpoti lahko ulica postane bolj fleksibilna, saj omogoča lažjo prilagoditev različnih vrst prometa. Tako je mogoče obvladati večji pretok ljudi in vozil, ne da bi pri tem povzročali prenatrpanost ali zastoje.

6. Spodbujanje zdravja:

- fizična aktivnost: Spodbujanje hoje in kolesarjenja, ki sta obremenitev brez avtomobila, pripomoreta k večji fizični aktivnosti med prebivalci, kar lahko pripomore k zmanjšanju tveganja za bolezni srca, sladkorno bolezen in debelost;
- manj onesnaženja in stresa: Zmanjšanje onesnaževalcev zraka in zmanjšanje hrupa pripomoreta k bolj zdravemu življenjskemu okolju in boljšemu duševnemu zdravju.

7. Dolgoročne ekonomske koristi:

- povečanje vrednosti nepremičnin: Ulice, ki so prijazne do pešcev in kolesarjev ter ponujajo visokokakovostne javne prostore, imajo pogosto višjo vrednost nepremičnin. To lahko privede do povečanja gospodarske dejavnosti na tem območju;
- spodbujanje lokalnih podjetij: Območja z boljšo dostopnostjo za pešce in kolesarje običajno pripomorejo k večji frekvenci obiskovalcev, kar lahko koristi lokalnim trgovcem in gostincem.

8. Izboljšanje pretočnosti prometa:

- manj zastojev: Z zmanjšanjem števila avtomobilov na cesti in boljšo usmeritvijo prometa (uporaba javnega prevoza, kolesarjenje) se lahko zmanjša zastoje in izboljša pretočnost v urbanih območjih;
- integracija različnih oblik prevoza: Celovita preureditev lahko vključuje povezovanje različnih oblik prevoza (kolesarske poti, avtobusne postaje, pešpoti), kar izboljša dostopnost in uporabnost javnega prevoza.

Vse te koristi skupaj prispevajo k večji kakovosti življenja, zmanjšanju okoljskih vplivov in boljši mobilnosti v urbanih okoljih, ki sledijo načelom trajnostne mobilnosti.

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

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

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

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

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

14.1.1 Doba vračanja naložbe

Pri izračunu dobe vračanja za varianto »z investicijo« smo upoštevali investicijske stroške z nepovračljivim DDV in povprečne neto prilive za celotno ekonomsko dobo projekta, pri ekonomski dobi vračanja nismo upoštevali DDV-ja.

Tabela 14.1: Doba vračanja naložbe (v letih)

Doba vračanja naložbe	Finančna	Ekonomska
	se ne povrne	15

14.1.2 Neto sedanja vrednost

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

Pri izračunu finančne neto sedanje vrednosti (FNSV/C) se je upoštevalo investicijske stroške v stalnih cenah z nepovračljivim DDV ter neto prilive za obdobje do leta 2054. Pri izračunu se je uporabilo 4 % diskontno stopnjo za izračun finančnih kazalnikov in 4 % diskontno stopnjo za ekonomsko analizo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

Tabela 14.2: Neto sedanja vrednost (EUR)

Neto sedanja vrednost	Finančna analiza	Ekonomska analiza
	-512.403	354.493

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

14.1.3 Interna stopnja donosa naložbe

Interna stopnja donosa naložbe je opredeljena kot tista diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost donosov investicije izenači s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov. Pri izračunu finančne stopnje donosnosti (FSD) se je upoštevalo investicijske stroške z nepovračljivim DDV ter neto prilive za obdobje do leta 2054, pri izračunu ekonomske stopnje donosnosti (ESD) pa investicijske stroške brez DDV.

Tabela 14.3: Interna stopnja donosa naložbe (%)

Interna stopnja donosa	Finančna analiza	Ekonomska analiza
	-2,19	5,61

Iz tabele je razvidno da je finančna stopnja donosnosti negativna, saj naložba kot taka ne ustvarja dobičkov. Ekonomska analiza ter rezultat kazalnika kaže na to, da je ob upoštevanju družbenih koristi dosežena stopnja donosa investicije, ki presega 4%.

14.1.4 Relativna neto sedanja vrednost

Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški. V primeru predmetnega projekta je zaradi negativne vrednosti NSV projekta finančna relativna neto sedanja vrednost negativna. Po drugi strani pa je ekonomska relativna neto sedanja vrednost pozitivna in znaša 0,69.

Tabela 14.4: Relativna neto sedanja vrednost

Relativna neto sedanja vrednost	Finančna analiza	Ekonomska analiza
	-0,84	0,69

14.2 Izpolnjevanje pogojev JR EKP UTM 2025

Za pridobitev virov sofinanciranja projekta je predvidena prijava projekta na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029. V okviru javnega razpisa so predmet sofinanciranja lahko naložbe v okviru naslednjih upravičenih namenov:

- **ukrep 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti;**
- ukrep 2: ureditev namenskih površin za JPP;
- ukrep 3: infrastruktura za pešce;
- ukrep 4: infrastruktura za kolesarje.

Projekt je skladen z **ukrepom 1** javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, kjer so zahtevani naslednji pogoji:

Tabela 14.3: Izpolnjevanje pogojev za ukrep 1 - JR EKP UTM 2025

Posebni pogoji za vse vrste podukrepov znotraj ukrepa	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti
Oblikovanje ulice kot javnega prostora	Pri oblikovanju morajo biti upoštevani principi in temeljne vrednote pobude Novi evropski Bauhaus, in sicer skozi elemente, kot npr. urbana oprema, ozelenitve/zasaditve, vodni elementi, urbanistično-oblikovalski elementi, vključno z razločevalnim tlakovanjem, univerzalno oblikovanje, denivelacije površin itd. Najmanj 10 % površin za motorni promet ne sme biti izvedeno v asfaltni izvedbi (npr. tlakovanje prehodov za pešce, križišč, priključkov stranskih cest, uvozov...). <i>Več kot 10 % površin za motorni promet je predvidenih v tlakovanju z granitnimi kockami. Po popisu del je predvideno 230 m² (postavka Z.1.3.4.1) granitnih kock, asfalta 1.210 m² (postavka Z.1.3.2.1 in Z.1.3.3.1). Skupna površina za motorni promet tako znaša 1.440 m² (230 m² + 1.210 m²). Delež površin, ki ni v asfaltni izvedbi tako znaša 15,97 % (230 m² / 1.440 m²). Predvidena je tudi denivelacija površin. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1.</i>
Izboljševanje pogojev za pešce in kolesarje ter JPP	Pogoji za pešce in kolesarje ter JPP morajo biti izboljšani glede na predhodno stanje s prikazom vzpostavitve oz. povečanja površin za pešce in kolesarje ter JPP in ohranjanjem ali povečanjem števila dreves na območju ureditve. Pešcem in kolesarjem se poti ne smejo podaljšati, udobje se mora izboljšati (širine, nakloni, ovire...). <i>Pogoji za pešce se izboljšajo, saj trenutno ni površin za pešce. Pogoji za kolesarje in JPP se izboljšajo z uvedbo območja skupnega prometnega prostora (več prostora za kolesarje in JPP). Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1</i>
Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)	V primeru ločenih površin za pešce in/ali kolesarje morajo biti te načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Za oviro se šteje vsakršno fizično vertikalno oviro (npr. drogovi prometnih znakov, semaforjev, javne razsvetljave, varnostne ograje, avtobusne nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.). <i>V okviru operacije ni predvidenih ločenih površin za pešce in kolesarje, saj se vzpostavi območje skupnega prometnega prostora. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1.</i>
Omejitev hitrosti	Obvezna je uvedba omejitve hitrosti na največ 30 km/h za naslednje ukrepe: a) rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum; b) rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno; c) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje. Projekt mora vključevati postavitve stacionarnega merilnika hitrosti ali prikazovalnika hitrosti.

	<i>Hitrost se omeji na 20 km/h. Postavi se ohišje za stacionarni merilnik hitrosti. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.3 in popisa del. Znak za omejitev hitrosti št. 2445 je predviden v postavki Z.1.7.5, ohišje za stacionarni merilnik hitrosti pa v postavki Z.1.7.4.</i>
Umirjanje prometa	Pri projektiranju je treba vključiti ukrepe umirjanja prometa iz tehničnih smernic TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa in TSC 02.203 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforiziranih križiščih, ki zagotavljajo projektno hitrost iz pogoja Omejitev hitrosti. <i>Pri prehodu iz parkirišča pri OŠ na pešpot Onger je previdena nova dvignjena ploščad, na ostalem območju pa je predvidenih 5 pasov iz granitnih kock v širini 4 m čez celotno cestišče. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1.</i>
Parkiranje	Obvezna je ukinitve vseh parkirišč za motorna vozila na/ob ulici, razen parkirišč za: - vozila invalidnih oseb (znak 5352); - vozila za dostavo (znak 5355); - vozila v souporabi (znak 5351-2); - vozila z malimi otroki (znak 5353); - taksi vozila (znak 5351). Izjemoma je dovoljena vzpostavitev parkirnih površin za ustavljanje, dostavo in kratkotrajno parkiranje, in sicer za naslednja ukrepa: a) uvedba skupnega prometnega prostora (angl. shared space); b) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje. Skupna površina vseh vrst vzpostavljenih parkirnih površin ne sme presegati 5 % površin, ki so predmet urejanja. Pogoj ne velja za podukrep kolesarske ulice/ceste, kjer je vzpostavljen enosmerni promet za motorni promet in parkiranje avtomobilov le na eni strani ulice hkrati. <i>Ob cesti ni obstoječih parkirišč, prav tako s projektno dokumentacijo niso predvidena nova parkirišča. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1. Ločeno samostojno parkirišče za OŠ ni potrebno ukiniti (odgovor MOPE na 46. vprašanje).</i>

in **podukrep** »območje skupnega prometnega prostora«, kjer so zahtevani naslednji pogoji:

Tabela 14.4: Izpolnjevanje pogojev za podukrep »območje skupnega prometnega prostora«

Posebni pogoji za predmetni podukrep	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti
Omejitev hitrosti	Hitrost motornih vozil mora biti omejena na največ 20 km/h, v primeru ulice, po kateri poteka tudi linija JPP pa 30 km/h, pri čemer mora ureditev tudi fizično onemogočati hitrejšo vožnjo. Projekt mora vključevati postavitev stacionarnega merilnika hitrosti ali prikazovalnika hitrosti. <i>Hitrost se omeji na 20 km/h. Postavi se ohišje za stacionarni merilnik hitrosti. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.3 in popisa del. Znak za omejitev hitrosti št. 2445 je predviden v postavki Z.1.7.5, ohišje za stacionarni merilnik hitrosti pa v postavki Z.1.7.4.</i>
Prometna signalizacija	Na začetku območja mora biti jasno označeno, da gre za skupni prometni prostor v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji (znak 2445 oz. 2445-1). <i>S projektno dokumentacijo je na začetku in koncu območja znak 2445, da gre za skupni prometni prostor. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.3 in popisa del. Znak za omejitev hitrosti št. 2445 in 2446 je predviden v postavki Z.1.7.5.</i>
Lokacija	Skupni prometni prostor se uvaja na območju, kjer je prej potekal motorni promet, tako da se razmere za pešce izboljšujejo. <i>Skupni prometni prostor se uvaja na območju, kjer trenutno poteka motorni promet brez ustrezno urejenih površin za pešce. Razvidno iz zapisnika terenskega ogleda, št. 430-0006/2025-1, z dne 24. 3. 2025.</i>
Parkiranje	Površine za mirujoči promet ali ustavljanje so jasno označene in ne presegajo 5 % celotne površine, ali pa jih na javnih površinah v okviru ureditve skupnega prometnega prostora sploh ni. V okviru 5 % površin so dopustna le parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje, vozila za invalidne osebe in vozila z malimi otroki, taksi, dostavna vozila in vozila v souporabi. <i>S projektno dokumentacijo ni predvidenih površin za mirujoči promet ali ustavljanje. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1.</i>

14.3 Izpolnjevanje meril JR EKP UTM 2025

Projekt je skladen z **ukrepom 1** javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, kjer po merilih razpisa doseže 50 točk. Izpolnjevanje meril in točkovanje je razvidno iz naslednje tabele.

Tabela 14.5: Izpolnjevanje meril za ukrep 1 - JR EKP UTM 2025

Merilo	Število točk
Površina namenske površine za uporabo motornega prometa je, glede na prejšnje stanje, zmanjšana za: – več kot 40 %: 20 točk – nad 30 in do vključno 40 %: 15 točk – nad 20 in do vključno 30 %: 10 točk – nad 10 in do vključno 20 %: 5 točk – do vključno 10 %: 0 točk <i>Ker se s projektom povečajo namenske površine za uporabo motornega prometa, projekt pri tem merilu ne doseže 0 točke.</i>	0 točk
Delež površin za motoriziran promet, za katere izvedba ni predvidena v asfaltu, znaša: – več kot 40 %: 20 točk – nad 30 in do vključno 40 %: 15 točk – nad 20 in do vključno 30 %: 10 točk – nad 10 in do vključno 20 %: 5 točk – do vključno 10 %: 0 točk <i>Več kot 10 % površin za motorni promet je predvidenih v tlakovanju z granitnimi kockami. Po popisu del je predvideno 230 m² (postavka Z.1.3.4.1) granitnih kock, asfalta 1.210 m² (postavka Z.1.3.2.1 in Z.1.3.3.1). Skupna površina za motorni promet tako znaša 1.440 m² (230 m² + 1.210 m²). Delež površin, ki ni v asfaltni izvedbi tako znaša 15,97 % (230 m² / 1.440 m²). Projekt tako pri tem merilu doseže 5 točk.</i>	5 točk
Celovita prenova ulic in cest se izvaja na ulici, na kateri je število vozil na dan: – nad 3.000: 10 točk – od vključno 1.500 do vključno 3.000: 5 točk – pod 1.500: 0 točk <i>Po podatkih iz števca prometa, ki ga je podjetje PNZ d.o.o. izvedlo v okviru OCPS na cesti, ki je predmet obnove, je ulica v 16 urah dosegla 1.432 vozil. Predvideva se, da v preostalih 8 urah število vozil preseže vrednost 1.500 vozil na dan. Projekt tako pri tem merilu doseže 5 točk.</i>	5 točk
Število ukrepov umirjanja prometa iz tehničnih smernic TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa in TSC 02.203 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforiziranih križiščih znaša – skladno z dolžino odseka ulice/ceste: – v povprečju najmanj 1 ukrep na 50 m dolžine: 10 točk – v povprečju najmanj 1 ukrep na 100 m dolžine: 5 točk – v povprečju manj kot 1 ukrep na 100 m dolžine: 0 točk <i>Pri prehodu iz parkirišča pri OŠ na pešpot Onger je previdena nova dvignjena ploščad, na ostalem območju pa je predvidenih 5 pasov iz granitnih kock v širini 4 m čez celotno cestišče. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1. Skupaj je tako predvidenih 6 ukrepov. Dolžina ulice/ceste, ki se ureja, znaša 277,58 m, kar je razvidno iz stacionaže med profiloma P1 in P29 iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1. Skupaj je tako povprečno 1 ukrep na 46,26 m. Projekt tako pri tem merilu doseže 10 točk.</i>	10 točk
Dolžina ulice/ceste, ki se ureja, znaša: – nad 200 m: 20 točk – nad 150 do vključno 200 m: 10 točk – nad 100 do vključno 150 m: 5 točk – do vključno 100 m: 0 točk <i>Pri prehodu iz parkirišča pri OŠ na pešpot Onger je previdena nova dvignjena ploščad, na ostalem območju pa je predvidenih 5 pasov iz granitnih kock v širini 4 m čez celotno cestišče. Razvidno iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1. Dolžina ulice/ceste, ki se ureja, znaša 277,58 m, kar je razvidno iz stacionaže med profiloma P1 in P29 iz PZI, št. 25/2025, avgust 2025, STANDARD d.o.o., situacija 2.3.1. Skupaj je tako povprečno 1 ukrep na 46,26 m (277,58 m / 6). Projekt tako pri tem merilu doseže 10 točk.</i>	20 točk
Operacija ohranjanja oz. predvideva zeleno zasaditev z drevesi, ki niso cepljena na višino. Dodatno operacija načrtuje: - umestitev zelenih otokov površine vsaj 10 m² z velikostjo sadilne jame vsaj 12 m³ z zasaditvijo različnih rastlinskih vrst (drevesa obsega vsaj 20 cm in grmovnice, pri čemer mora vsak otok vsebovati vsaj eno drevo in talno ozelenitev) in obvezno ohranitvijo obstoječih zdravih odraslih dreves in načrtovan sistem odvodnjavanja meteornih vod v substrat. Zeleni otoki morajo obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 20 točk - zeleno zasaditev različnih drevesnih vrst in/ali vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 10 točk - zeleno zasaditev različnih vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 5 % površin znotraj meje obdelave projekta: 5 točk - operacija ne izpolnjuje merila oz. ga izpolnjuje samo delno: 0 točk <i>S projektom je predvidena zelena zasaditev različnih drevesnih vrst in vrst grmovnic in ohranitev obstoječih odraslih dreves. Navedeno je razvidno iz popisa del, ki ima poseben zavihek zasaditev. Zelena zasaditev obsega 641 m² - razvidno iz situacije 2.3.1 in popisa del (postavka Z.2.1). Granitne kocke obsegajo 230 m² - razvidno iz situacije 2.3.1 in popisa del (postavka Z.1.3.4.1). Asfalt obsega 951,50 m² + 258,50 m² = 1.210 m², kar je razvidno iz situacije 2.3.1 in popisa del (postavka Z.1.3.2.1 in Z.1.3.3.1). Skupna površina znotraj meje obdelave objekta tako znaša 2.081 m² (641 m² + 230 m² + 1.210 m²). Delež zelene zasaditve tako znaša 30,80 % (641 m² / 2.081 m²). Projekt tako pri tem merilu doseže 10 točk.</i>	10 točk

15 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

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

Ocena tveganja je sestavljena iz dveh korakov:

- **analize občutljivosti**, ki določa »kritične spremenljivke« ali parametre modela, tj. tiste spremenljivke, katerih pozitivne ali negativne spremembe najbolj vplivajo na kazalnike uspešnosti projekta, in v kateri se upoštevajo naslednji vidiki:
 - o kritične spremenljivke so tiste, katerih 1-odstotna sprememba povzroči več kot 1-odstotno spremembo NSV;
 - o analiza se izvede s spreminjanjem posameznega elementa in ugotavljanjem učinka te spremembe na NSV;
 - o mejne vrednosti so opredeljene kot odstotna sprememba kritične spremenljivke, ki je potrebna za to, da NSV postane nič;
- **kvalitativne analize tveganja**, vključno s preprečevanjem in ublažitvijo tveganja, ki vključuje naslednje elemente:
 - o seznam tveganj, ki jim je izpostavljen projekt;
 - o matriko tveganj;
 - o navedbo ukrepov za preprečevanje in ublažitev, vključno s subjektom, odgovornim za preprečevanje in blaženje glavnih tveganj, standardnimi postopki, kadar je to ustrezno, in ob upoštevanju dobre prakse, če je to mogoče, ki jo je treba uporabiti za zmanjšanje izpostavljenosti tveganju, kjer se šteje, da je to potrebno;
 - o razlago matrike tveganja, vključno z oceno preostalih tveganj po uporabi ukrepov za preprečevanje in ublažitev.

15.1 Analiza občutljivosti

Namen analize občutljivosti je izbrati »kritične« spremenljivke in parametre modela, to je tiste pozitivne ali negativne spremembe, ki najbolj vplivajo na neto sedanjo vrednost v primerjavi z vrednostmi, ki kažejo najboljše rezultate v izhodiščnem primeru in povzročijo najrazličnejše spremembe teh parametrov. Merila, ki se privzamejo za izbiro kritičnih spremenljivk, se razlikujejo glede na posebnosti posamičnega projekta, zato se le-te izbirajo za vsak primer posebej. »Kritične spremenljivke« so tiste katerih 1-odstotna sprememba (pozitivna ali negativna) povzroči zvišanje na ustrezno 1-odstotno spremembo osnovne vrednosti neto sedanje vrednosti.

Analiza občutljivosti je narejena v treh korakih:

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

Za projekt smo preučili naslednje spremenljivke:

- sprememba prihodkov/zunanjih koristi;
- sprememba operativnih stroškov;
- sprememba investicijske vrednosti.

Vpliv teh sprememb smo analizirali na intervalu med -1 % in +1 %.

Tabela 15.1: Analiza občutljivosti

FNPV (C) - donosnost investicije			
	1 % povečanje spremenljivke	izračun kazalnika brez sprememb	1 % zmanjšanje spremenljivke
SPREMEMBA PRIHODKOV	-511.240	-512.403	-513.566
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	-512.563	-512.403	-512.243
SPREMEMBA INVESTICIJE	-518.530	-512.403	-506.276
Ekonomska neto sedanja vrednost			
	1 % povečanje spremenljivke	izračun kazalnika brez sprememb	1 % zmanjšanje spremenljivke
SPREMEMBA PRIHODKOV	371.160	354.493	337.844
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	354.362	354.493	354.625
SPREMEMBA INVESTICIJE	351.431	354.493	357.555

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

2. Rezultati, prikazani v spodnji tabeli, opredeljujejo kritične spremenljivke v tem projektu:

Kritične spremenljivke so opredeljene kot tiste katerih 1% sprememba spremenljivke se odraža v več kot 1% spremembi finančne ali ekonomske neto sedanje vrednosti.

Tabela 15.2: Kritične spremenljivke

FNPV (C) - donosnost investicije			
Kritične spremenljivke	1 %	-1 %	Kritična spremenljivka
SPREMEMBA PRIHODKOV	-0,23	0,23	NE
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	0,03	-0,03	NE
SPREMEMBA INVESTICIJE	1,20	-1,20	DA
ENPV			
Kritične spremenljivke	1 %	-1 %	Kritična spremenljivka
SPREMEMBA PRIHODKOV	4,70	-4,70	DA
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	-0,04	0,04	NE
SPREMEMBA INVESTICIJE	-0,86	0,86	NE

Iz zgornje tabele je razvidno, da ima značilen vpliv na finančno neto sedanjo vrednost spremenljivka sprememba investicije, na ekonomsko neto sedanjo vrednost pa spremenljivka sprememba prihodkov.

3. Izračun mejnih vrednosti za kritične spremenljivke:

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

Tabela 15.3: Meje vrednosti kritičnih spremenljivk

Spremenljivke	FNPV	ENPV
Sprememba investicijskih stroškov	Zmanjšanje investicijskih stroškov za 83,63 % privede FNPV tik pred to, da postane pozitivna.	Nima vpliva
Sprememba operativnih stroškov	Nima vpliva	Nima vpliva
Sprememba prihodkov/eksternih koristi	Nima vpliva	Zmanjšanje eksternih koristi za 24,11% privede ENPV tik pred to, da postane negativna.

Pri izračunu mejnih vrednosti smo ugotovili, da privede do pozitivne finančne neto sedanje vrednosti 83,63% zmanjšanje investicijskih stroškov in do negativne ekonomske neto sedanje vrednosti pa zmanjšanje eksternih koristi za 24,11 %.

15.2 Analiza tveganja

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

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

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

Natančnejši prikaz tveganj je predstavljen v spodnji tabeli.

Tabela 15.4: Legenda matrike tveganj

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

Tabela 15.5: Identifikacija tveganj in ukrepi za njihovo blaženje

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

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

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Namen projekta je izboljšanje pogojev za trajnostne prometne načine v dnevni migraciji prebivalstva Trzina znotraj občine in posledično povečanje deleža poti, opravljenih na trajnosten način v strukturi prometnih načinov (angl. »modal split«).

Večji delež uporabe trajnostnih načinov prevoza v strukturi dnevno opravljenih poti prebivalstva bo pripomogel k znižanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka zaradi prometa ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja prebivalstva.

Cilj projekta je celovita preureditev zbirne krajevne ceste Za hribom od Ljubljanske ceste do parkirišča pri OŠ Trzin.

S projektno dokumentacijo je predvideno, da se bo območje funkcionalno preoblikovalo v območje skupnega prometnega prostora, kjer bodo vsi udeleženci enakovredno uporabljali prostor, promet pa bo z ustreznimi ukrepi fizično in vizualno umirjen.

V sklopu izvedbe projekta bo rekonstruirana tudi kanalizacija ter urejena javna razsvetljava.

Izvajanje investicije bo časovno potekalo v letu 2025 in 2026. V letu 2025 bo izdelana vsa potrebna investicijska dokumentacija, projektna dokumentacija je že izdelana. Izvedba gradbeno obrtniških del je predvidena od maja do oktobra 2026.

Občina Trzin bo investicijo v celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025), ki se bo izvedel v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji (PEKP 21–27) in ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 664.153,49 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 650.366,73 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 13.786,76 EUR.

Skladno z navedenim je pričakovati, da bo višina sofinanciranja znašala 520.293,38 EUR, ostala sredstva v višini 143.860,11 EUR pa bo zagotovila Občina Trzin iz svojega proračuna (od tega 10.523,26 EUR povračljiv DDV, ki je vezan na gradnjo fekalne kanalizacije).

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

	Skupaj	%	2025	2026
Upravičeni stroški	650.366,73	100,00%	25.882,30	624.484,43
EU sredstva	442.249,37	68,00%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	12,00%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun	130.073,35	20,00%	5.176,46	124.896,89
Neupravičeni stroški	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00
Državni proračun	0,00	0,00%	0,00	0,00
Občinski proračun *	13.786,76	100,00%	3.263,50	10.523,26
Celotna investicija	664.153,49	100,00%	29.145,80	635.007,69
EU sredstva	442.249,37	66,59%	17.599,96	424.649,41
Državni proračun	78.044,01	11,75%	3.105,88	74.938,13
Občinski proračun *	143.860,11	21,66%	8.439,96	135.420,15

* od tega povračljiv DDV v višini 10.523,36 EUR