

Informacija o sprejetem programu dela Nadzornega odbora za leto 2019

Na podlagi 29. člena Poslovnika Nadzornega odbora Občine Ajdovščina (Uradni list RS, 68/2014) Občinski svet seznanjamo s programom dela Nadzornega odbora za leto 2019, ki ga je odbor sprejel na 1. redni seji

PROGRAM DELA NADZORNEGA ODBORA ZA LETO 2019

1. nadzori

predmet nadzora	nadzornik	zahtevnost
Nadzor poslovanja Krajevne skupnosti Ajdovščina v letu 2018	Dušan Žorž in Divna Vidmar	zahteven
Nadzor evidenčnih javnih naročil storitev v letu 2018	Tomaž Bizjak in Peter Medvešček	zahteven
Nadzor postopka izbire kandidata za gasilca po javnem razpisu št. 225/2018 z dne 12.11.2018	Matej Furlan, Dušan Žorž	manj zahteven

2. število sej: 6

Pripravila: Karmen Slokar

INFORMACIJA O NAČRTOVANI IZVEDBI SANACIJSKIH DEL NA PLAZU SLANO BLATO V LETU 2019

V letošnjem letu Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor za zmanjševanje posledic naravnih nesreč, planirana večja vzdrževalna dela na območju plazu Slano Blato nad Lokavcem.

Po terenskem pregledu plazu konec leta 2018 je bilo ugotovljeno, da so izvedene ureditve iz leta 2017 in 2018 v dobrem stanju in opravljajo svojo funkcijo. Na dolvodnem odseku na območju slapa ter pod njo in zadrževalnikom, kjer se vzdrževalna dela še niso pričela, pa erozija intenzivno napreduje in povzroča dodatne sekundarne bočne plazove in usade.

Najbolj pereče je območje pri pilotni steni - odseki A, B in C (glej prilogo) ter območje pod odsekom A do usedalnika, kjer je struga ekstremno erodirana, tik pod odsekom A pa je prisotno napredujoče plazenje nestabilne desne brežine – pobočja v strugo Grajščka.

Obravnavane erodirane in poškodovane odseke struge Grajščka in njegovega levega pritoka je potrebno ustrezno protierozijsko zaščititi s prečnimi ustalitvenimi in zaplavnimi objekti ter s tem umiriti erozijske procese. Vse pretočne profile odvodnih jarkov ter prečnih zaplavnih in ustalitvenih objektov je potrebno dimenzionirati na prevajanje visokih voda Q_v z dodano ustrezno rezervno višino. Ustalitvene in stabilizacijske objekte je potrebno načrtovati tako, da bo zagotovljena njihova stabilnost in kontrolirana odvodnja visokih voda Q_v.

Glede na ugotovljeno stanje in višino razpoložljivih finančnih sredstev je v tem projektu predlagana izvedba nujnih vzdrževalnih del za leto 2019 na naslednjih odsekih:

- protierozijska zaščita glavne struge Grajščka na območju pilotne stene – odsek A;
- protierozijska zaščita levega pritoka Grajščka pod pilotno steno – odsek B;
- protierozijska zaščita levega pritoka Grajščka nad pilotno steno – odsek C;
- protierozijska zaščita Grajščka med odsekom A in usedalnikom – odsek F;
- protierozijska zaščita Grajščka med usedalnikom in začetkom regulacije v Lokavcu - odsek G;
- čiščenje usedalnika.

1. Opis obstoječega stanja in predvidene rešitve

ODSEK A:

Zaključek kinete pri pilotni steni na območju prečkanja poti je porušen, prav tako je porušena betonska premostitev. V nadaljevanju je dolvodni nezaščiten odsek mimo pilotne stene na odseku do sotočja z levim pritokom večinoma ekstremno erodiran, erozija je napredujoča, struga je poglobljena za 3 – 4 m ter močno razširjena, brežine so nestabilne in izpostavljene nadaljnji močni eroziji. Ob nadaljevanju erozijskih procesov oz. njenem širjenju bi lahko prišlo do ogrožitve desnega boka pilotne stene.

Za ustalitev nivelete in preprečitev napredovanja erozije sta predvidena dva sistema zaplavno ustalitevnih pregrad iz kamna v betonu z razponom 18,8 m, stabilizacija nivelete je predvidena s tremi stabilizacijskimi pragovi iz kamna z razponom 12,8 m ter med pragovi s kinetami iz kamnite zložbe širine 1,8 m.

ODSEK B, C:

Struga je ekstremno erodirana, erozija je napredujoča, struga je sprana do matične flišne podlage, ki intenzivno prepereva, levi bok pilotne stene je že poškodovan in zato močno ogrožen. Razgaljena skalna podlaga je mestoma preperela in razpokana ter krušljiva.

Na odseku C bo, zaradi neizrazite in erodirane struge nad prečkanjem poti, trasa vodotoka spremenjena, na celotnem odseku bo izvedena protierozijska zaščita struge s kineto iz kamnite zložbe dolžine ca 150,0 m, predvideno je prečenje poti s polno obbetoniranim betonskim cevničnim propustom ca 45 m pred iztokom v Grajšček, pred iztekom grape je

predvidena izvedba zaplavno uvajalne pregrade iz grobega kamna v betonu z razponom kril 10,4 m, stabilizacija kinete je predvidena s tremi stabilizacijskimi pragovi iz kamna v betonu in predvideno je zavarovanje vtoka odvodnega jarka iz območja plazu. Na odseku B je za ustalitev nivelete in preprečitev napredovanja erozije predviden sistem zaplavno ustalitvenih pragov iz kamna v betonu.

ODSEK F:

Na začetnem odseku neposredno pod sotočjem odseka A in odseka B je spodkopano desno flišno strmo pobočje, ki je nestabilno, plazljivo, opazni so številni odlomi in plazenje hribine. Ob nadaljevanju spodkopavanja pobočja in lezenja terena obstaja velika nevarnost večjega zdrsa hribine v strugo Grajščka, kar bi lahko zajezilo strugo z nepredvidljivimi posledicami.

Za ustalitev nivelete in preprečitev napredovanja erozije je predviden sistem zaplavno ustalitvenih pregrad iz kamna v betonu.

ODSEK G:

Spodnji odsek med usedalnikom in začetkom regulacije v Lokavcu je predvsem na gornjem delu odseka mestoma ekstremno erodiran. Iztok iz usedalnika je bil zavarovan s kamnito-betonsko kineto dolžine ca 5,0 m, zaključek je ekstremno spodkopan, formirana je stopnja višine okoli 5,0 m. Dolvodno pod kineto je struga na dolžini ca 50 m ekstremno erodirana in močno poglobljena, brežine so nestabilne iz izpostavljenega nadaljnjemu erodiranju.

Za ustalitev nivelete je predviden sistem stabilizacijskih pragov iz kamna v betonu (13), za zavarovanje pred erodiranjem struge je predvidena kineta iz kamnite zložbe v betonu in obojestransko zavarovanje brežin s kamnito zložbo.

ČIŠČENJE USEDALNIKA

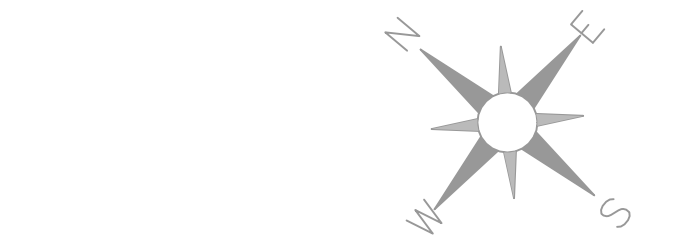
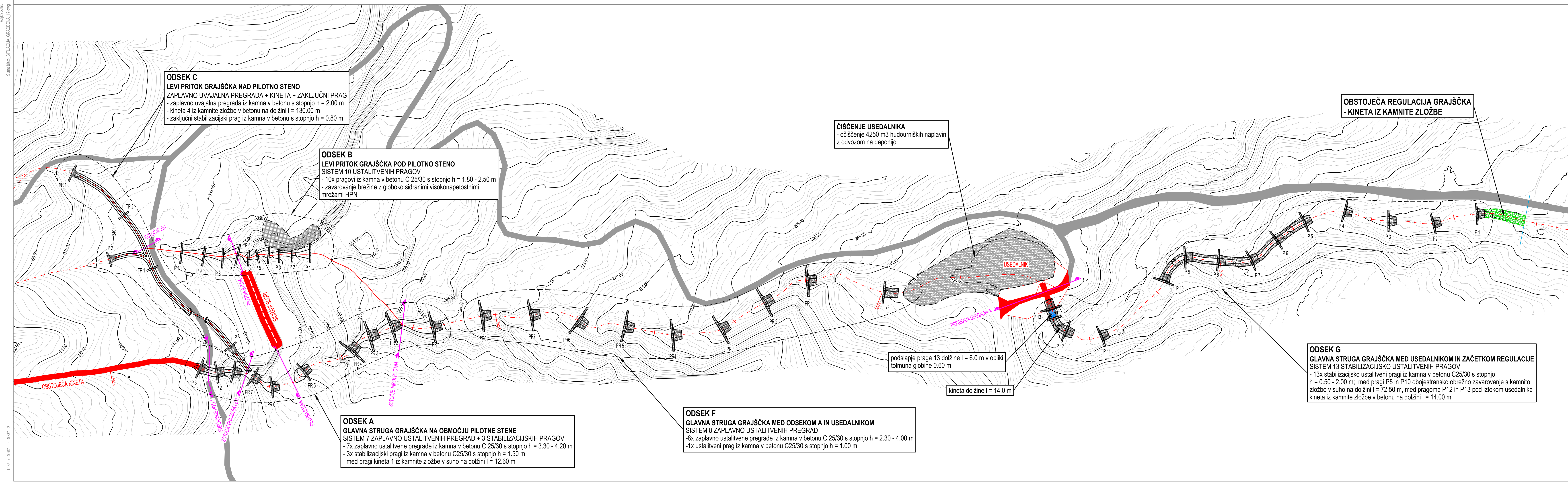
Obstoječi usedalnik je zapolnjen s hudourniški naplavinami, zato je predvideno čiščenje zaplavnega prostora.

2. Dostopne poti

Dostop do plazu Slano blato bo potekal po koridorju transportnih poti vzpostavljenih v fazi interventne sanacije. Dostopna pot je trenutno v slabem stanju in deloma prevozna le za terenska vozila. Pred začetkom vzdrževalnih del bo potrebno vzpostaviti prevoznost ceste. Dostopna pot na več odsekih prečka zasebna zemljišča, zato potekajo dogovori z lastniki zemljišč o odkupu le teh.

V fazi sanacijskih del bo povečan promet tovornih vozil skozi vas Lokavec. Predvideva se, da bo dnevno do plazu Slano blato izvedenih 20 do 30 voženj.

Pripravili:
Matevž Brataševc
Jošt Černigoj
Irena Raspor



- LEGENDA:**
- SANACIJSKI UKREPI OBDELANI V IZVEDBENEM NAČRTU
 - OBSTOJEČI UKREPI
 - DOSTOPNE POTEI
 - REFERENČNE LOKACIJE

ODSEK C
LEVI PRITOK GRAJŠČKA NAD PILOTNO STENO
 ZAPLAVNO UVAJALNA PREGRADA + KINETA + ZAKLJUČNI PRAG
 - zaplavno uvajalna pregrada iz kamna v betonu s stopnjo h = 2.00 m
 - kineta 4 iz kamnite zložbe v betonu na dolžini l = 130.00 m
 - zaključni stabilizacijski prag iz kamna v betonu s stopnjo h = 0.80 m

ODSEK B
LEVI PRITOK GRAJŠČKA POD PILOTNO STENO
 SISTEM 10 USTALITVENIH PRAGOV
 - 10x pragovi iz kamna v betonu C 25/30 s stopnjo h = 1.80 - 2.50 m
 - zavarovanje brežine z globoko sidranimi visokonapetostnimi mrežami HPN

ČIŠČENJE USEDALNIKA
 - očiščenje 4250 m³ hudourniških naplavin z odvozom na deponijo

OBSTOJEČA REGULACIJA GRAJŠČKA - KINETA IZ KAMNITE ZLOŽBE

ODSEK G
GLAVNA STRUGA GRAJŠČKA MED USEDALNIKOM IN ZAČETKOM REGULACIJE
 SISTEM 13 STABILIZACIJSKO USTALITVENIH PRAGOV
 - 13x stabilizacijsko ustalitveni pragi iz kamna v betonu C25/30 s stopnjo h = 0.50 - 2.00 m; med pragi P5 in P10 obojestransko obrežno zavarovanje s kamnito zložbo v suho na dolžini l = 72.50 m, med pragoma P12 in P13 pod iztokom usedalnika kineta iz kamnite zložbe v betonu na dolžini l = 14.00 m

ODSEK F
GLAVNA STRUGA GRAJŠČKA MED ODSEKOM A IN USEDALNIKOM
 SISTEM 8 ZAPLAVNO USTALITVENIH PREGRAD
 - 8x zaplavno ustalitvene pregrade iz kamna v betonu C 25/30 s stopnjo h = 2.30 - 4.00 m
 - 1x ustalitveni prag iz kamna v betonu C25/30 s stopnjo h = 1.00 m

ODSEK A
GLAVNA STRUGA GRAJŠČKA NA OBMOČJU PILOTNE STENE
 SISTEM 7 ZAPLAVNO USTALITVENIH PREGRAD + 3 STABILIZACIJSKIH PRAGOV
 - 7x zaplavno ustalitvene pregrade iz kamna v betonu C 25/30 s stopnjo h = 3.30 - 4.20 m
 - 3x stabilizacijski pragi iz kamna v betonu C25/30 s stopnjo h = 1.50 m
 med pragi kineta 1 iz kamnite zložbe v suho na dolžini l = 12.60 m

podslapje praga 13 dolžine l = 6.0 m v obliki tolmana globine 0.60 m

kineta dolžine l = 14.0 m

	sedež: Linhartova 9, 1000 Ljubljana izpostava: Einspielerjeva 6, 1000 Ljubljana tel: 01 2300 148 fax: 01 2300 149 e-posta: info@ehoprojekt.si
Investitor: MOP ARSO, Vojkova 1b, 1001 Ljubljana	
Naslov projekta (naslov objekta): NUJNA VZDRŽEVALNA DELA NA ODVODNJI PLAZU SLANO BLATO	
Št. načrta: P-3/19	Vrsta načrta: izvedbeni načrt
Osta. vodja projekta: Domen Lajevc, u.d.i.v.k.i.	Odgovorni projektant: Žiga Jeriha, u.d.i.v.k.i.
Id. številka: G-3413 Podpis:	Id. številka: G-3378 Podpis:
Vrsta risa: SITUACIJA PREDVIDENIH UREDITEV	
Merilo: 1 : 1000	Št. priloge: G.1.2
Datum: januar 2019	



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

INVESTICIJSKI PROGRAM (IP)

Naziv investicijskega projekta

UREDITEV POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE V MESTU AJDOVŠČINA – VIPAVSKA CESTA



Investitor:
OBČINA AJDOVŠČINA
Cesta 5. maja 6a
5270 Ajdovščina



Župan
Tadej Beočanin

Datum izdelave:
Avgust 2018



NI-BO Robert Likar s.p.; Vipavska cesta 17, 5270 Ajdovščina
Telefon: 041 993 612, e-mail: info@nibo-es.si, www.nibo-es.si

SPLOŠNI PODATKI O INVESTICIJSKEM PROJEKTU

NAZIV PROJEKTA	UREDITEV POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE V MESTU AJDOVŠČINA – VIPAVSKA CESTA	
INVESTITOR	OBČINA AJDOVŠČINA, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina	
Predmet investicijskega ukrepa	nova gradnja, rekonstrukcija	
Namen investicijskega projekta	Osnovni namen inv. projekta je ureditev povezane, varne, udobne in privlačne ter kolesarjem prijazne infrastrukture (infrastrukture za kolesarje) ter privlačno, dostopno in varno, hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce. Namen izvedbe projekta je tudi zagotovitev večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom.	
Cilji investicijskega projekta	<p>Specifični cilj inv. projekta je stvarne narave, in sicer na območju mesta Ajdovščina, na odseku Goriške in Vipavske ceste v načrtovanem obdobju zgraditi ter urediti udobno, varno, privlačno, dostopno, hodljivo grajeno in atraktivno prometno infrastrukturo za pešce in kolesarje, vključno s spremljajočo infrastrukturo, ki zajema izgradnjo in ureditev kolesarske poti povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m (od tega: kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m; kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m; kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m), izgradnjo in ureditev pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m (od tega: pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m; pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m; pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m; pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m), rekonstrukcijo vozišča Vipavske ceste in Stanovanjske ceste, dopolnitev in ureditev javne razsvetljave na celotnem območju urejanja, postavitev ustrezne urbane opreme (klope in koši za smeti), postavitev 2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje ter izvedbo ustrezne zasaditve območja. V okviru projekta se bo tako zgradilo kolesarsko infrastrukturo (kolesarsko pot) ter infrastrukturo za pešce (pločnik) s ciljem ureditve površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščine na odsekih glavnih mestnih vpadnic, t.j. Goriške in Vipavske ceste. Z izvedbo projekta se želi pešcem in kolesarjem zagotoviti varen in prijazen prostor za njihovo gibanje, hkrati pa se želi v mestno središče pripeljati obiskovalce s kolesom in peš ter tako razbremeniti mestno središče motoriziranega prometa. Z enotno in kolesarju in pešču prijazno infrastrukturo želi Občina Ajdovščina tudi promovirati in spodbujati trajnostno mobilnost ne samo v mestu, temveč tudi širše. Z enotno in kolesarju in pešču prijazno infrastrukturo želi Občina Ajdovščina tudi promovirati in spodbujati trajnostno mobilnost ne samo v mestu, temveč tudi širše. Z izvedbo projekta se bo prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti na urbanem območju občine, ki daje v ospredje človeka ter s tem izboljšuje kakovost njegovega bivanjskega okolja. S tem se bo zagotovilo primerno infrastrukturo za trajnostno mobilnost in njeno uporabnost ter tudi možnost izbire trajnejših oblik prevoza po mestu. Z vzpostavitvijo kvalitetnega urbanega okolja, načrtovanega po meri ljudi in ne avtomobilov, se bo prebivalcem omogočilo višjo kakovost bivanja in se jih bo hkrati nagovorilo k pogostejšemu izboru hoje in kolesarjenja kot potovalnega načina. Ukrep se bo izvedel z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščina. Predvidena operacija je ena od prednostnih investicij v občini ter bo omogočala doseganje ciljev CPS Občine Ajdovščina.</p>	
Lokacija	Občina: Naselje: Javna pot/cesta:	Občina Ajdovščina Ajdovščina Goriška cesta (zbirna mestna cesta LZ 001321), odsek od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto Vipavska cesta (regionalna cesta R1-207), odsek od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik
Časovni načrt	Začetek operacije (sklep o potrditvi DIIP): Izvedba GOI del in predaja izvedenih del namenu: Zaključek Operacije:	06/2018 07/2019-08/2020 09/2020
Vrednost investicijskega projekta (tekoče cene)	Neto vrednost (brez DDV) Bruto vrednost (z DDV) Višina upravičenih stroškov skupaj	499.355,47 EUR 609.213,67 EUR 345.500,69 EUR
Viri financiranja	Lastni viri Občine Ajdovščina Javni viri – MZI (EU + SLO) EU (Kohezijski sklad EU) SLO udeležba (integrirana sredstva MZI)	332.813,12 EUR 276.400,55 EUR 234.940,47 EUR 41.460,08 EUR
Datum izdelave	AVGUST 2018	

Kazalo vsebine

0	UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETEK PREDHODNO IZDELANE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	1
0.1	UVODNO POJASNILO	1
0.2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA	2
0.3	PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	4
0.4	NAMEN IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	5
0.5	POVZETEK PREDHODNO IZDELANE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	6
0.6	NASTALE SPREMEMBE DO IZDELAVE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	7
0.6.1	Sprememba naziva investicijskega projekta	7
0.6.2	Sprememba obsega predvidenih del v okviru investicijskega projekta in posledično kazalnikov učinka	7
0.6.3	Sprememba vrednosti investicijskega projekta	8
0.6.4	Sprememba dinamike in strukture virov financiranja investicijskega projekta	9
0.6.5	Sklep na podlagi upoštevanja navedenih sprememb	10
1	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	11
1.1	INVESTICIJSKA NAMERA IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	11
1.2	STROKOVNE PODLAGE	11
1.3	KRATKA PREDSTAVITEV UPOŠTEVANIH SCENARIJEV TER UTEMELJITEV IZBORA OPTIMALNEGA SCENARIJA IZVEDBE	12
1.3.1	Scenarij »brez investicije«	12
1.3.2	Scenarij »z investicijo«	13
1.3.3	Izbor optimalnega scenarija izvedbe	14
1.4	PODATKI O ODGOVORNIH OSEBAH NA INVESTICIJSKEM PROJEKTU	15
1.5	PREDVIDENA ORGANIZACIJA IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	16
1.6	OČENJENA VREDNOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER FINANČNA KONSTRUKCIJA	16
1.7	ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	17
2	PODATKI O INVESTITORJU IN NOSILCU PROJEKTA, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU TER NAVEDBA STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR	19
2.1	PODATKI O INVESTITORJU IN NOSILCU PROJEKTA	19
2.2	PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	20
2.3	PODATKI O UPRAVLJAVCU	20
2.4	STROKOVNI DELAVCI IN SLUŽBE ODGOVORNI ZA PRIPRAVO, IZVEDBO IN NADZ	21
3	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	22
3.1	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	22
2.2.1	Obstoječe stanje v občini na področju trajnostne mobilnosti s poudarkom na kolesarskem in peš prometu	22
2.2.2	Opis stanja na območju predvidenih posegov	23
3.2	RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO	28
4	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	31
4.1	RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	31
4.1.1	Razvojne možnosti investicijskega projekta	31

4.1.2	Namen in cilji investicijskega projekta.....	33
4.2	USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	35
4.2.1	Usklajenost investicijskega projekta z občinskimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi.....	35
4.2.2	Usklajenost investicijskega projekta z drugimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi v Sloveniji in EU	37
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	41
5.1	OPREDELITEV TRŽNIH MOŽNOSTI	41
5.2	ANALIZA CILJNEGA TRGA	41
6	TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI OPIS INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	43
6.1	VRSTA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	43
6.2	OSNOVNI PODATKI O INVESTICIJSKEM PROJEKTU.....	44
6.3	OPIS PREDVIDENIH POSEGOV V OKVIRU INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	44
6.3.1	Odsek 3.....	44
6.3.2	Odsek 4	47
6.3.3	Skupaj odseka.....	51
7	ANALIZA ZAPOSLENIH	53
7.1	ANALIZA ZAPOSLENIH	53
7.2	KADROVSKO ORGANIZACIJSKA ORGANIZACIJA IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	53
8	OCENA VREDNOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	56
8.1	NAVEDBA OSNOV IN IZHODIŠČA ZA OCENO VREDNOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	56
8.2	VREDNOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA PO STALNIH CENAH	58
8.3	VREDNOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH	59
9	ANALIZA LOKACIJE	60
9.1	OPIS IN ANALIZA LOKACIJE	60
9.1.1	Makro lokacija	60
9.1.2	Mikro lokacija	60
9.2	PROSTORSKI AKTI IN PROSTORSKI UREDITVENI POGOJI	62
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV PROJEKTA Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI, SKLADNEGA REGIONALNEGA RAZVOJA TER TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE.....	63
10.1	VPLIVI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE.....	63
10.2	PRESOJA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE IN DRUŽBO Z VIDIKA EKOLOŠKEGA PRISPEVKA PROJEKTA TER Z VIDIKA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA IN ENAKIH MOŽNOSTI	64
10.3	OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV NA OKOLJE.....	66
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE TER ANALIZA IZVEDLJIVOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	67
11.1	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DINAMIKO NASTAJANJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	67
11.1.1	Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta	67
11.1.2	Dinamika nastajanja investicijskih stroškov.....	68
11.2	ANALIZA IZVEDLJIVOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	69
11.2.1	Podatki o investitorju in organizacijska rešitev vodenja projekta.....	69
11.2.2	Seznam že pridobljene in pregled še potrebne investicijske, projektne in druge dokumentacije.....	70
11.2.3	Način končnega prevzema, vzpostavitev obratovanja in upravljanja investicijskega projekta ter način in pristojnosti vzdrževanja med obratovanjem.....	71

11.2.4	Kazalniki in vrednotenje učinkov investicijskega projekta.....	72
11.2.5	Vrednotenje investicijskega projekta.....	72
11.2.6	Sklep analize izvedljivosti	73
12	NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	74
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA TER DRUŽBENO-EKONOMSKIH (CBA/ASK) KORISTI PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	75
13.1	EKONOMSKA DOBA	75
13.2	PROJEKCIJA PRIHODKOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	75
13.2.1	Enkratni prihodki	75
13.2.2	Prihodki iz obratovanja investicijskega projekta	75
13.3	PROJEKCIJA ODHODKOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	75
13.3.1	Investicijski stroški (enkratni odhodki)	76
13.3.2	Odhodki/stroški iz poslovanja	76
13.3.3	Skupaj odhodki/stroški investicijskega projekta.....	77
13.4	PRIHODKI IN STROŠKI NA PODLAGI CBA/ASK - ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI (EKONOMSKE ANALIZE)	78
13.4.1	Davčni popravki.....	78
13.4.2	Popravek cen (pretvorba tržnih cen v obračunske cene).....	78
13.4.3	Popravek zaradi eksternalij.....	79
13.5	PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA.....	82
14	PRESOJA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE TER IZRAČUN MAKSIMALNE VIŠINE SOFINANCIRANJA PROJEKTA NA PODLAGI FINANČNE VRZELI	83
14.1	PREDPOSTAVKE ZA IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	83
14.2	FINANČNA ANALIZA	84
14.2.1	Finančni kazalniki upravičenosti izvedbe investicijskega projekta.....	87
14.2.2	Sklep finančne analize	88
14.3	EKONOMSKA ANALIZA	88
14.3.1	Ekonomski kazalniki upravičenosti izvedbe investicijskega projekta	91
14.3.2	Sklep ekonomske analize.....	91
14.4	IZRAČUN MAKSIMALNE VIŠINE SOFINANCIRANJA NA PODLAGI FINANČNE VRZELI (STOPNJE PRIMANJKLJAJA V FINANCIRANJU)	92
15	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ	94
15.1	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	94
15.1.1	Občutljivost neto sedanje vrednosti na spremembo ključnih spremenljivk.....	94
15.1.2	Rezultati in sklep analize občutljivosti	95
15.2	ANALIZA TVEGANJ	96
15.2.1	Opis faktorjev tveganja.....	96
15.2.2	Točkovanje in rangiranje faktorjev tveganja	97
15.2.3	Rezultati in sklep analize tveganj.....	98
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	99
	PRILOGE	1

Kazalo tabel

Tabela 1:	Osebnostna izkaznica Občine Ajdovščina	3
Tabela 2:	Predstavitev scenarija »brez investicije«	12
Tabela 3:	Predstavitev scenarija »z investicijo«	13
Tabela 4:	Vrednost investicijskega projekta po stalnih in tekočih cenah, v EUR	16
Tabela 5:	Viri in dinamika financiranja investicijskega projekta po tekočih cenah, v EUR.....	17
Tabela 6:	Zbirni prikaz rezultatov investicijskega projekta	18
Tabela 7:	Skladnost obravnavanega investicijskega projekta s CPS Občine Ajdovščina.....	36
Tabela 8:	Skladnost obravnavanega investicijskega projekta z razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti, zakoni in programi v Sloveniji in EU.....	37
Tabela 9:	Predvidene dolžine in širine kolesarske poti in pločnika po odsekih in skupaj.....	44
Tabela 10:	Vrednost gradbeno obrtniških in instalacijskih del ter opreme z razčlenitvijo na upravičene stroške (t.j. stroške infrastrukture za pešce in kolesarje) ter ostale neupravičene stroške iz projektantskih popisov z oceno vrednosti del za Odsek 3, Odsek 4 in Skupaj, v stalnih in tekočih cenah, v EUR	57
Tabela 11:	Vrednost investicijskega projekta po stalnih cenah, avgust 2018, v EUR	58
Tabela 12:	Vrednost investicijskega projekta po tekočih cenah, v EUR	59
Tabela 13:	Vplivi investicijskega projekta na okolje.....	63
Tabela 14:	Presoja vplivov na okolje z vidika ekološkega prispevka ter z vidika trajnostnega razvoja in enakih možnosti projekta v posamezni fazi načrtovanja, izvedbe in uporabe	65
Tabela 15:	Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta	67
Tabela 16:	Specifikacija nastajanja investicijskih stroškov, ločeno na upravičene in neupravičene, po tekočih cenah, v EUR.....	68
Tabela 17:	Viri in dinamika financiranja investicijskega projekta po tekočih cenah, v EUR.....	74
Tabela 18:	Prikaz letne amortizacije, obračunane amortizacije v ekonomski dobi projekta ter ponderirane življenjske dobe projekta, v EUR.....	77
Tabela 19:	Prikaz investicijskih stroškov (vlagani) in ocene stroškov poslovanja investicijskega projekta v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV	77
Tabela 20:	Prikaz ocene družbeno-ekonomskih ovrednotenih koristi investicijskega projekta v ekonomski dobi projekta za potrebe izdelave ekonomske analize (CBA/ASK), stalne cene, v EUR	80
Tabela 21:	Izračun preostale vrednosti projekta v okviru finančne in ekonomske analize, stalne cene, v EUR.....	82
Tabela 22:	Denarni tok investicijskega projekta po finančni analizi v ekonomski dobi projekta, brez sofinanciranja, stalne cene, v EUR	85
Tabela 23:	Denarni tok investicijskega projekta po finančni analizi v ekonomski dobi projekta, s sofinanciranjem, stalne cene, v EUR	86
Tabela 24:	Likvidnostni tok investicijskega projekta v ekonomski dobi projekta, stalne cene, v EUR z DDV.....	87
Tabela 25:	Finančni kazalniki upravičenosti investicijskega projekta.....	87
Tabela 26:	Denarni tok investicijskega projekta po ekonomski analizi v ekonomski dobi projekta, brez sofinanciranja, stalne cene, v EUR	89
Tabela 27:	Denarni tok investicijskega projekta po ekonomski analizi v ekonomski dobi projekta, s sofinanciranjem, stalne cene, v EUR	90
Tabela 28:	Ekonomski kazalniki upravičenosti investicijskega projekta.....	91
Tabela 29:	Izračun upravičenosti do sofinanciranja investicijskega projekta (finančne vrzeli), stalne cene, v EUR.....	92
Tabela 30:	Prikaz diskontiranih in nediskontiranih vrednosti	93
Tabela 31:	Prikaz upravičenosti investicijskega projekta do sofinanciranja (finančna vrzel)	93
Tabela 32:	Analiza občutljivosti neto sedanje vrednosti investicijskega projekta na spremembo ključnih spremenljivk po finančni in po ekonomski analizi	94
Tabela 33:	Mejne vrednosti za posamezne kritične spremenljivke v okviru ekonomske analize	95
Tabela 34:	Izračun stopnje tveganja investicijskega projekta.....	98

Kazalo slik

Slika 1:	Zemljevid Občine Ajdovščina.....	4
Slika 2:	Prikaz obstoječega stanja območja predvidenih posegov - Odseka 3 na Goriški cesti.....	24
Slika 3:	Prikaz obstoječega stanja območja predvidenih posegov - Odseka 4 na Vipavski cesti.	25
Slika 4:	Kadrovsko organizacijska shema izvedbe investicijskega projekta.....	54
Slika 5:	Prikaz makro lokacije investicijskega projekta.....	60
Slika 6:	Prikaz makro lokacije investicijskega projekta – vseh predvidenih odsekov z označbo Odseka 3 in Odseka 4, ki sta predmet obravnave tega projekta.	61
Slika 7:	Prikaz mikro lokacije investicijskega projekta – Odsek 3 in Odsek 4 (predmet obravnave tega projekta).....	61

0 UVODNO POJASNILLO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETEK PREDHODNO IZDELANE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

0.1 Uvodno pojasnilo

Občina Ajdovščina, kot investitor in odgovorni nosilec projekta, se je odločila za izvedbo investicijskega projekta »Ureditev površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščina – Vipavska cesta«. Operacija združuje ukrep ureditve pločnika (izgradnjo infrastrukture za pešce) ter ukrep ureditve kolesarskih povezav/ureditev kolesarske poti (izgradnjo infrastrukture za kolesarje). Operacija predvideva ureditev enotno oblikovane in zvezne povezave pločnika in kolesarske poti ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavski cesti v mestu Ajdovščina v smeri vzhod – zahod, in sicer Odseka 3 na Goriški cesti, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321 / R1-207, odsek 1413), in Odseka 4 na Vipavski cesti, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473 / R2-444, odsek 0387 / LZ001261). Navedeni odsek je del trase državne kolesarske povezave, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črnič, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija. V okviru tega projekta se bo:

- ⇨ zgradilo in uredilo kolesarsko pot povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m
- ⇨ zgradilo in uredilo pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ⇨ pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m
 - ⇨ pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m
 - ⇨ pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m
- ⇨ rekonstruiralo vozišče Vipavske ceste in Stanovanjske ceste;
- ⇨ dopolnilo in uredilo javno razsvetljavo na celotnem območju urejanja;
- ⇨ postavilo ustrezno urbano opremo (klope in koši za smeti);
- ⇨ postavilo 2 usmerjevalni tabli za promocijo hoje ter
- ⇨ izvedlo ustrezno zasaditev območja.

Pločnik in kolesarska steza bosta urejeni na obeh straneh vozišča Goriške in Vipavske ceste, ki se bo zaradi umestitve infrastrukture za pešce in kolesarje zožalo. Ožanje vozišča Goriške in Vipavske ceste predstavlja tudi glavni ukrep umirjanja motoriziranega prometa. vzdolž celotne trase bo urejena zelenica (na mestih, kjer je še ni). Ravno tako je načrtovana tudi zasaditev z drevesi. Operacija predvideva tudi postavitev ustrezne urbane opreme (klopi in košev za smeti) ter 2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje.

Operacija je opredeljena kot novogradnja in rekonstrukcija v okviru izvajanja investicijsko vzdrževalnih del v javno korist, za katerega ni potrebna pridobitev gradbenega dovoljenja. Operacija z vidika tehnične izvedljivosti predstavlja funkcionalno zaokroženo območje, zato je ekonomsko najbolj upravičena, ker to pomeni najbolj racionalno priključevanje na obstoječo primarno infrastrukturno omrežje. Nameravana operacija bo prispevala k trajnostnemu okoljskemu in prostorskemu razvoju ter k uravnoveženi in kvalitetni infrastrukturni opremljenosti občine. Za izvedbo operacije ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja. Po izvedbi del se bo opravilo kvalitativni in kvalitativni pregled izvedenih del ter izvedlo primopredajo izvedenih del investitorju, ki bo le-ta predal v upravljanje oziroma uporabo. Gre za operacijo (investicijo), ki je v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.

Po izvedbi projekta (opravljenem kvalitativnem-internem prevzemu ter izvedbi primopredaje izvedenih del) bo Občina Ajdovščina, kot lastnik/investitor in upravljavec, vseh izvedenih del, ki so predmet obravnave tega dokumenta, predala v vzdrževanje in upravljanje izvajalcu gospodarskih javnih služb (izvajalec GJS) t.j. javnemu podjetju KSD d.o.o. Ajdovščina, ki na območju občine Ajdovščina opravlja naloge javne gospodarske službe. Tako občina kot tudi izvajalec GJS že zaposlujeta ustrezno usposobljen kader, ki ima izkušnje z vzdrževanjem in upravljanjem primerljive infrastrukture, ki bo izvedena v okviru tega projekta.

Investicijski program (IP) v skladu s 13. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) obravnava podrobno razčlenjen optimalen scenarij »z investicijo«, ki je bil v dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP) opredeljen in izbran kot optimalen scenarij izvedbe operacije. Investicijski program (IP) vsebuje vse obvezne vsebine določene v točki 4 13. člena predhodno navedene uredbe.

Investicijski program (IP) je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

0.2 Predstavitev investitorja

Investitor oziroma **nosilec** obravnavanega investicijskega projekta je **Občina Ajdovščina**. Občina Ajdovščina je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi in je temeljna lokalna samoupravna skupnost prebivalcev naselij, ki so povezana zaradi skupnih potreb in interesov njihovih prebivalcev. Sedež občine je v Ajdovščini, in sicer na naslovu Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina.

Odgovorna oseba Občine Ajdovščina je župan občine Tadej Beočanin. Občinski svet Občine Ajdovščina šteje 26 članov, ki so izvoljeni za 4 leta. Aktualna sestava Občinskega sveta Občine Ajdovščina je svoj mandat pričela konec leta 2014, zaključila pa ga bo konec leta 2018. Občinski svet Občine Ajdovščina je najvišji organ odločanja o vseh zadevah v okviru pravic in dolžnosti občine.

Občina ima občinsko upravo, ki v skladu z zakonom, statutom in splošnimi akti občine opravlja upravne, strokovne, pospeševalne in razvojne naloge ter naloge v zvezi z zagotavljanjem javnih služb iz občinske pristojnosti. Organizacija občinske uprave je prilagojena poslanstvu, nalogam občinske uprave in organizacijskim procesom. Njeno delo je javno. Predstojnik občinske uprave je župan, ki usmerja in nadzira njeno delo. Delo občinske uprave pa neposredno vodi direktor občinske uprave. Občinska uprava Občine Ajdovščina obsega:

- urad župana
- občinski inšpektorat
- oddelek za družbene dejavnosti
- oddelek za okolje in prostor
- oddelek za finance
- oddelek za gospodarske javne službe in investicije
- oddelek za gospodarstvo in razvojne zadeve

Občinska uprava je glede izvrševanja odločitev Občinskega sveta odgovorna Občinskemu svetu, v zadevah, ki jih nanjo prenese država, pa pristojnemu ministrstvu.

Občina Ajdovščina je gospodarsko, izobraževalno in kulturno središče Vipavske doline v zahodni Sloveniji ob meji z Italijo (80 km od Ljubljane, 150 km od Benetk). Že od najstarejših časov ima občina Ajdovščina pomembno prometno vlogo. Skozi dolino pelje magistralna in hitra cesta, kar Ajdovščino postavlja med prometno najdosegnejša mesta v regiji. Reliefno je ajdovska občina zelo razgibana. Zajema osrednji del Vipavske doline, ki jo od vzhoda proti severu oklepajo visoke planote Nanosa, Hrušice in Trnovskega gozda, na jugu pa Vipavski griči. Območje je eno najrodovitnejših področij v Sloveniji, saj vegetacijska doba v teh krajih traja skoraj dva meseca dlje kot v osrednji Sloveniji. Večji del občine je odprt proti zahodu, od koder vanjo prodirajo močni vplivi

sredozemskega podnebja, zaradi česar je vegetacijska doba za dva meseca daljša kot v osrednji Sloveniji. Na severnih visokih planotah pa je podnebje tipično celinsko, pozimi tudi z visoko snežno odejo. Prepletanje sredozemskih in celinskih vplivov se odraža tudi v pestrosti živalskih in rastlinskih vrst. Pomemben dejavnik oblikovanja tega prostora je tudi bogata prepredenost doline z vodnim omrežjem, ki se zliva v reko Vipavo. Največ vode dovaja reka Hubelj, ki teče skozi glavno mesto občine - Ajdovščino in je pomemben vodni vir za večino naselij tudi sosednjih občin. Poleg tega pa je ta reka predstavljala tudi pomemben energetski potencial številnih obratov in s tem razvoja mesta in tudi širšega območja doline.

Občina Ajdovščina je ena izmed 13-ih občin Severnoprimske regije (Goriške statistične regije). Ustanovljena je bila leta 1994 ter predstavlja gospodarsko in kulturno središče Vipavske doline. Leži na zahodnem delu Slovenije, v Zgornji Vipavski dolini, na strateško zelo pomembnem prehodu iz Furlanske nižine v Italiji, v osrednjo Slovenijo. Občina Ajdovščina je razdeljena na 26 krajevnih skupnosti, ki zajemajo 45 naselij. Občina je s 245,2 km² po svoji površini ena izmed večjih občin v Sloveniji in se med slovenskimi občinami uvršča na 18 mesto po površini. Zanj je značilna podpovprečna naseljenost (78,0 prebivalca na km²).

Tabela 1: Osebna izkaznica Občine Ajdovščina.

občina	OBČINA AJDOVŠČINA
površina	245,2 km ²
središče občine (sedež)	Ajdovščina
število krajevnih skupnosti	26
krajevne skupnosti	Ajdovščina, Batuje, Brje na Vipavskem, Budanje, Cesta, Col, Črniče, Dobravlje, Dolga Poljana, Gabrje, Gojače-Malovše, Kamnje-Potoče, Lokavec, Otlica-Kovk, Planina, Podkraj, Predmeja, Selo, Skrilje, Šmarje, Stomaž, Ustje, Velike Žablje, Vipavski Križ, Vrtovin, Žapuže
število naselij v občini	45
naselja	Ajdovščina, Batuje, Bela, Brje, Budanje, Cesta, Col, Črniče, Dobravlje, Dolenje, Dolga Poljana, Gabrje, Gojače, Gozd, Grivče, Kamnje, Kovk, Kožmani, Križna Gora, Lokavec, Male Žablje, Malo Polje, Malovše, Otlica, Plače, Planina, Podkraj, Potoče, Predmeja, Ravne, Selo, Skrilje, Stomaž, Šmarje, Tevče, Ustje, Velike Žablje, Vipavski Križ, Višnje, Vodice, Vrtovče, Vrtovin, Zavino, Žagolič, Žapuže
število prebivalcev v občini (2018)	19.130
gostota naseljenosti občine (2018)	78,0 prebivalcev na km ²
število gospodinjstev v občini (2015)	6.896
povprečna velikost gospodinjstva (2015)	2,7 prebivalcev na gospodinjstvo
število družin v občini (2015)	5.354
indeks staranja prebivalstva občine (2018)	111,4
povprečna starost preb. občine (2018)	42,4 let
naravni prirast občine (2017)	23
skupni prirast občine (2017)	35

Vir: SURS.

Število prebivalcev občine iz leta v leto stalno narašča. Danes v občini živi 19.130 prebivalcev, in sicer 9.699 moških in 9.431 žensk. Ti tvorijo 6.896 gospodinjstev, pri čemer povprečna velikost gospodinjstva znaša 2,7 oseb. V preteklosti je število prebivalcev naraščalo predvsem zaradi priselitev prebivalstva iz tujine in naravnega prirasta, danes pa število prebivalcev narašča predvsem zaradi naravnega prirasta, v letu 2017 pa tudi zaradi prirasta iz tujine. Skupni naravni prirast Občine Ajdovščina je od leta 2010 do leta 2017 bil skoraj vsako leto pozitiven, z izjemo leta 2012 in 2013, ko je bil negativen zaradi selitve prebivalcev občine v druge občine v Sloveniji. Starostna struktura prebivalstva je za slovenske razmere še razmeroma dobra. Povprečna starost prebivalstva občine znaša 42,4 let, kar je nižje kot povprečje regije (44,6 let) in povprečje države (43,2 let). Ravno

tako je v občini še ugoden indeks staranja prebivalstva, ki znaša 111,4, in je nižji od povprečja regije (147,9) in povprečja države (129,2).

Slika 1: Zemljevid Občine Ajdovščina.



Vir: GIS.

Občina je razdeljena na tri značilna območja: Gora, Dolinsko dno in Vipavske griče. Območje Gore se nahaja med skalnatim robom Trnovske planote in verigo vrhov Trnovskega gozda, z značilnimi razloženimi naselji in samotnimi kmetijami. Rodovitna zemlja, močni vplivi sredozemskega podnebja, bogati vodni viri ter ugodna prometna lega so ustvarili idealne pogoje za razvoj kmetijskih dejavnosti, industrije in podjetništva. Značilnost Vipavske doline je burja, severovzhodni veter, ki odganja oblake in čisti zrak, zato ima dolina največ sončnih dni na leto v Sloveniji in za dva meseca daljšo vegetacijsko dobo kot je v notranjosti Slovenije. Zaradi vseh teh naravnih pogojev imenitno uspeva vinska trta, ki daje vrhunska vina, vipavske češnje, marelice in breskve pa dozorevajo prve v Sloveniji. V Vipavski dolini se je zato razvila močna živilsko predelovalna industrija, ki še danes kljubuje krizi, medtem ko so lesna in tekstilna branža ter gradbeništvo zašle v težave - je pa ostalo bogato znanje in veliko strokovnjakov predvsem tehničnih profilov. V zadnjem času so zrastle tudi mlada visokotehnološka podjetja. Ajdovščina je tudi univerzitetno mesto.

Bogata industrijska dediščina na ozemlju današnje občine Ajdovščina sega v 16. in 17. stoletje. Že Valvasor omenja takratno obrtno dejavnost ob Hublju, kjer so delovale fužine in kovačije za železo. Na teh temeljih se je po vojni razvil bogat nabor industrijskih obratov, od lesnih, kovinskih in gradbenih, do živilskih in tekstilnih. Ugodna prometna lega v zahodni Sloveniji, bližina državne meje z Italijo, naravno bogato in urejeno okolje za številne turistične, izobraževalne, kulturne in gospodarske dejavnosti predstavljajo le nekaj prednosti za uspešen razvoj novih podjetij. S ponudbo komunalno opremljenih poslovnih in obrtnih con, predvsem v okolici hitre ceste skozi Vipavsko dolino, občina nudi potencialnim investitorjem idealne pogoje za uresničitev njihovih vizij.

0.3 Predstavitev izdelovalca investicijskega programa

Podjetje NI-BO Robert Likar s.p. s sedežem na Vipavski ulici 17, 5270 Ajdovščina je bilo ustanovljeno v letu 2011. V okviru podjetja delujejo strokovnjaki in zunanji svetovalci z ekonomskega in tehničnega področja z dolgoletnimi izkušnjami na področju prijav oziroma pridobivanja EU sredstev, koordiniranja in spremljanja odobrenih projektov, v okviru različnih evropskih programov ter vrsto pridobljenih in uspešno izvedenih projektov. Posameznim partnerjem zagotavljajo tako popolno storitev od pridobivanja in izdelovanja projektne, prijave in investicijske dokumentacije, do pomoči pri sami izvedbi projekta, vodenju projekta, opravljanju strokovnega gradbenega nadzora, njegovem spremljanju izvajanja ter končnem poročanju o doseženih rezultatih. Podjetjem in javnim institucijam zagotavlja pomoč pri svetovanju in oblikovanju projektnih skupin, oblikovanju organizacijske strukture projektov, iskanju ustreznih virov financiranja (predvsem se osredotoča na nepovratna sredstva),

ponuja pa tudi strokovno-tehnično in administrativno podporo pri pripravi javnih naročil, pri prijavi projektov na javne razpise, spremljanje v fazi vodenja in izvajanja projektov in po zaključku, vrednotenja programov in projektov ter na pripravo podpornih dokumentov, kot npr. poslovnih načrtov, študij izvedljivosti, investicijskih programov, strategij ipd.

Podjetje je v zadnjih letih razširilo svojo dejavnost in svojim strankam nudi tudi storitve s področja energetike in s področja preventive in sanacije radona. Na področju energetike za svoje stranke opravlja tako poenostavljene kot tudi razširjene energetske preglede. Podjetje NI-BO je pridobilo licenco za pooblaščenega izdajatelja energetskih izkaznic z zaposlenim neodvisnim strokovnjakom za izdelavo energetskih izkaznic. Licenca mu je bila podeljena s strani Ministrstva za infrastrukturo RS. Odgovorna oseba podjetja je v letu 2015 pridobila tudi licenco energetskega svetovalca mreže Ensvet, za izvajanje energetskega svetovanja občanom. Na področju »radona« pa izvaja preventivne meritve ter in v primeru povečane koncentracije le-tega svetuje svojim strankam preventivne ukrepe in predlaga sanacije, ki bi bile najbolj optimalne za posamezen objekt.

Podjetje NI-BO sodeluje tako z javnim (občine, razvojne agencije ter ostali javni zavodi) kot tudi z zasebnim sektorjem.

0.4 Namen in cilji investicijskega projekta

Osnovni namen investicijskega projekta je ureditev povezane, varne, udobne in privlačne ter kolesarjem prijazne infrastrukture (infrastrukture za kolesarje) ter privlačno, dostopno in varno, hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce. Namen izvedbe projekta je tudi zagotovitev večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom.

Z izvedbo projekta se bo prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti na urbanem območju občine, ki daje v ospredje človeka ter s tem izboljšuje kakovost njegovega bivanjskega okolja. S tem se bo zagotovilo primerno infrastrukturo za trajnostno mobilnost in njeno uporabnost ter tudi možnost izbire trajnejših oblik prevoza po mestu. Z vzpostavitvijo kvalitetnega urbanega okolja, načrtovanega po meri ljudi in ne avtomobilov, se bo prebivalcem omogočilo višjo kakovost bivanja in se jih bo hkrati nagovorilo k pogostejšemu izboru hoje in kolesarjenja kot potovalnega načina. Ukrepe se izvedlo z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje (večja prehodnost in dostopnost, hitrost potovanja, skrajšanje povezav, povečanje širine površin).

Specifični cilj investicijskega projekta je stvarne narave, in sicer na območju mesta Ajdovščina, na odseku Goriške in Vipavske ceste v načrtovanem obdobju zgraditi ter urediti udobno, varno, privlačno, dostopno, hodljivo grajeno in atraktivno prometno infrastrukturo za pešce in kolesarje, vključno s spremljajočo infrastrukturo, ki zajema:

- ⇒ izgradnjo in ureditev kolesarske poti povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m
- ⇒ izgradnjo in ureditev pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ⇨ pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m
 - ⇨ pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m
 - ⇨ pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m
- ⇨ rekonstrukcijo vozišča Vipavske ceste in Stanovanjske ceste;
- ⇨ dopolnitev in ureditev javne razsvetljave na celotnem območju urejanja;
- ⇨ postavitev ustrezne urbane opreme (klope in koši za smeti);
- ⇨ postavitev 2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje ter
- ⇨ izvedbo ustrezne zasaditve območja.

Ostali cilji investicijskega projekta in njegovi sinergijski učinki so predstavljeni v nadaljevanju tega dokumenta, in sicer v poglavju 4.1.

0.5 Povzetek predhodno izdelane investicijske dokumentacije

Do izdelave investicijskega programa (IP) je bila že izdelana naslednja investicijska dokumentacija:

- ⇒ Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP): Urejanje površin za pešce in kolesarje – Vipavska cesta, ki ga je junija 2018 izdelalo podjetje NI-BO Robert Likar s.p., Vipavska cesta 17, 5270 Ajdovščina (številka slepa o potrditvi: 351-85/2015; datum sklepa: 08.06.2018).

DIIP je skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) odgovoril na bistvena vprašanja in dileme glede investicijskega projekta.

Dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je obravnaval ureditev povezane, varne, udobne in privlačne ter kolesarjem prijazne infrastrukture (infrastrukture za kolesarje) ter privlačno, dostopno in varno, hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce. S tem naj bi se zagotovilo večjo prometno varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjšalo negativne vplive motornega prometa na okolje ter vzpodbujalo trajnostno mobilnost, hojo in uporabo koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. V okviru projekta naj bi se tako zgradilo kolesarsko infrastrukturo (kolesarsko stezo) ter infrastrukturo za pešce (pločnik) s ciljem ureditve površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščine. Z izvedbo projekta se želi pešcem in kolesarjem zagotoviti varen in prijazen prostor za njihovo gibanje, hkrati pa se želi v mestno središče pripeljati obiskovalce s kolesom in peš ter tako razbremeniti mestno središče motoriziranega prometa. Z enotno in kolesarju in pešču prijazno infrastrukturo želi Občina Ajdovščina tudi promovirati in spodbujati trajnostno mobilnost ne samo v mestu, temveč tudi širše.

V DIIP-u se je obravnavalo scenarij »brez investicije« in scenarij »z investicijo«. Izkazalo se je, da je z razvojnega, ekonomskega in družbenega vidika bil izbran scenarij »z investicijo« kot optimalnejši scenarij izvedbe. Na podlagi razvojnih ciljev občine ter analize stanja se je izkazal scenarij »z investicijo« za upravičen in smiseln (izbor optimalnega scenarija je predstavljen tudi v poglavju 1.3 tega dokumenta).

Scenarij »z investicijo« je združeval izvedbo ukrepa ureditve pločnika (izgradnjo infrastrukture za pešce) ter ukrepa ureditve kolesarskih povezav/ureditev kolesarske poti (izgradnjo infrastrukture za kolesarje). Operacija je predvidevala ureditev enotno oblikovane in zvezne povezave pločnika in kolesarske poti ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavski cesti v mestu Ajdovščina v smeri vzhod – zahod, in sicer Odseka 3 na Goriški cesti, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321/R1-207, odsek 1413), in Odseka 4 na Vipavski cesti, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473/R2-444, odsek 0387/LZ001261). Navedena odseka sta del trase državne kolesarske povezave D7, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črnič, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija. V okviru DIIP-a naj bi se:

- ⇒ zgradilo in uredilo kolesarsko stezo širine 1,5 m v skupni dolžini cca 1.202,0 m;
- ⇒ zgradilo in uredilo pločnik za pešce širine 1,5 m v skupni dolžini cca 1.202,0 m;
- ⇒ uredilo javno razsvetljavo na celotnem območju urejanja;
- ⇒ postavilo ustrezno urbano opremo; ter
- ⇒ izvedlo ustrezno zasaditev območja.

Pločnik in kolesarska steza bosta urejeni na obeh straneh vozišča Goriške in Vipavske ceste, ki se bo zaradi umestitve infrastrukture za pešce in kolesarje zožalo. Ožanje vozišča Goriške in Vipavske ceste predstavlja tudi glavni ukrep umirjanja motoriziranega prometa. Vzdolž celotne trase bo urejena zelenica (na mestih, kjer je še ni). Ravno tako je načrtovana tudi zasaditev z drevesi. Operacija je predvidevala tudi postavitev ustrezne urbane opreme (klopi in košev za smeti).

Scenarij »z investicijo« je bil ocenjen po stalnih cenah 559,746,70 EUR brez DDV oziroma 682.890,97 EUR z DDV; po tekočih cenah pa 576.890,38 EUR brez DDV oziroma 703.806,26 EUR z DDV. Skupni upravičeni stroški glede na pogoje oziroma omejitve Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-TM_1/2017) po tekočih cenah znašajo 440.423,94 EUR. Ker je bila ocenjena vrednost investicijskega projekta po stalnih cenah z DDV nad 500.000,00 EUR in pod 2.500.000,00 EUR z DDV, je v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) potrebno za investicijski projekt izdelati poleg dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in investicijski program (IP). V DIIP-u je bilo predvideno financiranje investicijskega projekta iz lastnih, proračunskih viri Občine Ajdovščina v višini 351.467,11 EUR ter s pridobitvijo nepovratnih sredstev v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-TM_1/2017) v skupni višini 352.339,15 EUR, od tega EU kohezijskih sredstev v višini 299.488,28 EUR ter 52.850,87 EUR iz integralnih sredstev Ministrstva za infrastrukturo (SLO udeležba v kohezijski politiki). Časovni načrt izvedbe projekta je bil od junij 2018 (sklep o potrditvi DIIP) pa do konca avgusta 2020, ko je bila predvidena primopredaja izvedenih del in predaja le-teh namenu. Zaključek vseh aktivnosti in finančni zaključek projekta je bil predviden do konca septembra 2020.

Preveritve v DIIP-u so potrdile, da bo izvedba investicijskega projekta pomembno pripomogla k nadaljnjemu zdravstvenemu, socialnemu, družbenemu, gospodarskemu in okoljskemu razvoju občine in doseganju dolgoročnih strateških ciljev Občine Ajdovščina. Na tej podlagi se je sprejelo sklep o potrditvi DIIP in nadaljevanju aktivnosti v okviru operacije.

0.6 Nastale spremembe do izdelave investicijskega programa

V času od izdelave dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) pa do izdelave tega dokumenta (IP) je prišlo do naslednjih sprememb:

- ⇨ spremembe naziva investicijskega projekta,
- ⇨ spremembe obsega predvidenih del v okviru investicijskega projekta in posledično kazalnikov učinka,
- ⇨ spremembe vrednosti investicijskega projekta ter
- ⇨ spremembe dinamike in strukture virov financiranja investicijskega projekta.

0.6.1 Sprememba naziva investicijskega projekta

Naziv projekta v okviru DIIP: Urejanje površin za pešce in kolesarje – Vipavska cesta
Naziv projekta v okviru IP: Ureditve površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščina – Vipavska cesta

0.6.2 Sprememba obsega predvidenih del v okviru investicijskega projekta in posledično kazalnikov učinka

V okviru DIIP (06/2018) se je nameravalo v okviru scenarija »z investicijo« izvesti operacijo, ki združuje ukrep ureditve pločnika (izgradnjo infrastrukture za pešce) ter ukrep ureditve kolesarskih povezav/ureditev kolesarske poti (izgradnjo infrastrukture za kolesarje). Operacija je predvidevala ureditev enotno oblikovane in zvezne povezave pločnika in kolesarske poti ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavski cesti v mestu Ajdovščina v smeri vzhod – zahod, in sicer Odseka 3 na Goriški cesti, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321/R1-207, odsek 1413), in Odseka 4 na Vipavski cesti, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473/R2-444, odsek 0387/LZ001261). Navedena odseka sta del trase državne kolesarske povezave D7, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črnič, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija. V okviru DIIP-a naj bi se:

- ↗ zgradilo in uredilo kolesarsko stezo širine 1,5 m v skupni dolžini cca 1.202,0 m;
- ↗ zgradilo in uredilo pločnik za pešce širine 1,5 m v skupni dolžini cca 1.202,0 m;
- ↗ uredilo javno razsvetljavo na celotnem območju urejanja;
- ↗ postavilo ustrezno urbano opremo; ter
- ↗ izvedlo ustrezno zasaditev območja.

Pločnik in kolesarska steza bosta urejeni na obeh straneh vozišča Goriške in Vipavske ceste, ki se bo zaradi umestitve infrastrukture za pešce in kolesarje zožalo. Ožanje vozišča Goriške in Vipavske ceste predstavlja tudi glavni ukrep umirjanja motoriziranega prometa. vzdolž celotne trase bo urejena zelenica (na mestih, kjer je še ni). Ravno tako je načrtovana tudi zasaditev z drevesi. Operacija je predvidevala tudi postavitev ustrezne urbane opreme (klopi in košev za smeti).

V okviru IP (08/2018) pa po pridobitvi vse tehnične dokumentacije PZI se namerava izvesti operacijo, ki združuje ukrep ureditve pločnika (izgradnjo infrastrukture za pešce) ter ukrep ureditve kolesarskih povezav/ureditev kolesarske poti (izgradnjo infrastrukture za kolesarje). Operacija predvideva ureditev enotno oblikovane in zvezne povezave pločnika in kolesarske poti ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavski cesti v mestu Ajdovščina v smeri vzhod – zahod, in sicer Odseka 3 na Goriški cesti, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321 / R1-207, odsek 1413), in Odseka 4 na Vipavski cesti, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473 / R2-444, odsek 0387 / LZ001261). Navedeni odsek je del trase državne kolesarske povezave, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črnič, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija. V okviru tega projekta se bo:

- ↗ zgradilo in uredilo kolesarsko pot povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ↗ kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ↗ kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m
 - ↗ kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m
- ↗ zgradilo in uredilo pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ↗ pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ↗ pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m
 - ↗ pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m
 - ↗ pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m
- ↗ rekonstruiralo vozišče Vipavske ceste in Stanovanjske ceste;
- ↗ dopolnilo in uredilo javno razsvetljavo na celotnem območju urejanja;
- ↗ postavilo ustrezno urbano opremo (klope in koši za smeti);
- ↗ postavilo 2 usmerjevalni tabli za promocijo hoje ter
- ↗ izvedlo ustrezno zasaditev območja.

Pločnik in kolesarska steza bosta urejeni na obeh straneh vozišča Goriške in Vipavske ceste, ki se bo zaradi umestitve infrastrukture za pešce in kolesarje zožalo. Ožanje vozišča Goriške in Vipavske ceste predstavlja tudi glavni ukrep umirjanja motoriziranega prometa. vzdolž celotne trase bo urejena zelenica (na mestih, kjer je še ni). Ravno tako je načrtovana tudi zasaditev z drevesi. Operacija predvideva tudi postavitev ustrezne urbane opreme (klopi in košev za smeti) ter 2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje.

0.6.3 Sprememba vrednosti investicijskega projekta

Predvidena vrednost investicijskega projekta je v okviru DIIP (06/2018) znašala:

	STALNE CENE	TEKOČE CENE
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA BREZ DDV	559.746,70 €	576.890,38 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA Z DDV	682.890,97 €	703.806,26 €
UPRAVIČENI STROŠKI	/	440.423,94 €

Do spremembe vrednosti investicijskega projekta je prišlo zaradi:

- ↪ spremembe vrednosti GOI in ostalih del, saj se je pridobilo zadnjo verzijo projektantskih popisov s oceno vrednosti izvedbe projekta.

V investicijskem programu (IP; 08/2018) znaša vrednost investicijskega projekta

	STALNE CENE	TEKOČE CENE
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA BREZ DDV	483.992,14 €	499.355,47 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA Z DDV	590.470,40 €	609.213,67 €
UPRAVIČENI STROŠKI	/	345.500,69 €

Iz navedenega vidimo, da se je vrednost investicijskega projekta v IP znižala tako po stalnih kot tudi po tekočih cenah, in sicer se je po stalnih cenah znižala za 92.420,57 EUR z DDV po tekočih cenah pa za 94.592,59 EUR z DDV, kar bo posledično vplivalo tudi na NRP Občine Ajdovščina v obdobju 2018-2021. Ravno tako pa se je znižala tudi višina predvidenih upravičenih stroškov projekta, in sicer za 94.923,25 EUR po tekočih cenah.

0.6.4 Sprememba dinamike in strukture virov financiranja investicijskega projekta

S spremembo vrednosti investicijskega projekta, predvidenega obsega del in višine virov financiranja se je spremenila tudi višina, dinamika in struktura virov financiranja. V DIIP-u (06/2018) je bila finančna konstrukcija investicijskega projekta naslednja:

Viri financiranja	Dinamika po letih			SKUPAJ	
	2018	2019	2020	v EUR z DDV	%
LASTNI VIRI - PRORAČUN OBČINE AJDOVŠČINA	11.996,00 €	149.891,93 €	189.579,18 €	351.467,11 €	49,94%
JAVNI VIRI - MZI (JR-TM_1/2017)	17.040,00 €	147.167,81 €	188.131,34 €	352.339,15 €	50,06%
Kohezijski sklad EU - 85%	14.484,00 €	125.092,64 €	159.911,64 €	299.488,28 €	42,55%
SLO udeležba - integralna sredstva MZI - 15%	2.556,00 €	22.075,17 €	28.219,70 €	52.850,87 €	7,51%
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	29.036,00 €	297.059,74 €	377.710,52 €	703.806,26 €	100,00%

V investicijskem programu (IP; 08/2018) je predvideno:

Viri financiranja	Dinamika po letih			SKUPAJ	
	2018	2019	2020	v EUR z DDV	%
LASTNI VIRI - PRORAČUN OBČINE AJDOVŠČINA	11.996,00 €	158.239,50 €	162.577,62 €	332.813,12 €	54,63%
JAVNI VIRI - MZI (JR-TM_1/2017)	17.040,00 €	62.735,46 €	196.625,09 €	276.400,55 €	45,37%
Kohezijski sklad EU - 85%	14.484,00 €	53.325,14 €	167.131,33 €	234.940,47 €	38,56%
SLO udeležba - integralna sredstva MZI - 15%	2.556,00 €	9.410,32 €	29.493,76 €	41.460,08 €	6,81%
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	29.036,00 €	220.974,96 €	359.202,71 €	609.213,67 €	100,00%

Spremembe virov financiranja projekta od izdelave DIIP (06/2018) do izdelave IP (08/2018)

Viri financiranja	DIIP (06/2018)	IP (08/2018)	Razlika
	v EUR z DDV	v EUR z DDV	IP - DIIP
LASTNI VIRI - PRORAČUN OBČINE AJDOVŠČINA	351.467,11 €	332.813,12 €	- 18.653,99 €
JAVNI VIRI - MZI (JR-TM_1/2017)	352.339,15 €	276.400,55 €	- 75.938,60 €
Kohezijski sklad EU - 85%	299.488,28 €	234.940,47 €	- 64.547,81 €
SLO udeležba - integralna sredstva MZI - 15%	52.850,87 €	41.460,08 €	- 11.390,79 €
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	703.806,26 €	609.213,67 €	- 94.592,59 €

Iz primerjave strukture virov financiranja vidimo, da bo Občina Ajdovščina za izvedbo projekta potrebovala skupaj za 94.592,59 EUR manj sredstev, kot je bilo predvideno v DIIP, saj se je vrednost projekta zmanjšala. V IP je tudi predvidena manjša vrednost potrebnih lastnih sredstev s strani Občine Ajdovščina, in sicer le-ta potrebuje za izvedbo projekta v načrtovanem časovnem območju za 18.653,99 EUR manj lastnih proračunskih sredstev. Ravno

tako pa se je zaradi znižanja vrednosti projekta ter posledično upravičenih stroškov znižala vrednost predvidenih nepovratnih sredstev EU pridobljenih na podlagi JR-TM_1/2017, in sicer za kar 75.938,60 EUR.

0.6.5 Sklep na podlagi upoštevanja navedenih sprememb

Ob upoštevanju vseh predhodno navedenih sprememb so preveritve v IP-ju zopet potrdile, da bo izvedba investicijskega projekta pomembno pripomogla k uresničevanju zastavljenih dolgoročnih ciljev Občine Ajdovščina ter vseh ostalih kratkoročnih in dolgoročnih ciljev, ki so navedeni v prihodnjih poglavjih tega dokumenta.

Pri izdelavi investicijskega programa (IP) ni prišlo do drugih bistvenih odstopanj oziroma sprememb glede na ugotovitve iz predhodno izdelane in potrjene investicijske dokumentacije (DIIP), zato so ostali podatki v predhodno izdelani investicijski dokumentaciji (DIIP) in v investicijskem programu (IP) identični.

1 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

1.1 Investicijska namera in cilji investicijskega projekta

Osnovni namen investicijskega projekta je ureditev povezane, varne, udobne in privlačne ter kolesarjem prijazne infrastrukture (infrastrukture za kolesarje) ter privlačno, dostopno in varno, hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce. Namen izvedbe projekta je tudi zagotovitev večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom.

Z izvedbo projekta se bo prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti na urbanem območju občine, ki daje v ospredje človeka ter s tem izboljšuje kakovost njegovega bivanjskega okolja. S tem se bo zagotovilo primerno infrastrukturo za trajnostno mobilnost in njeno uporabnost ter tudi možnost izbire trajnejših oblik prevoza po mestu. Z vzpostavitvijo kvalitetnega urbanega okolja, načrtovanega po meri ljudi in ne avtomobilov, se bo prebivalcem omogočilo višjo kakovost bivanja in se jih bo hkrati nagovorilo k pogostejšemu izboru hoje in kolesarjenja kot potovalnega načina. **Ukrepe se izvedlo z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje** (večja prehodnost in dostopnost, hitrost potovanja, skrajšanje povezav, povečanje širine površin).

Specifični cilj investicijskega projekta je stvarne narave, in sicer na območju mesta Ajdovščina, na odseku Goriške in Vipavske ceste v načrtovanem obdobju **zgraditi ter urediti udobno, varno, privlačno, dostopno, hodljivo grajeno in atraktivno prometno infrastrukturo za pešce in kolesarje**, vključno s spremljajočo infrastrukturo, ki zajema:

- ⇨ izgradnjo in ureditev **kolesarske poti povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m**, od tega:
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m
- ⇨ izgradnjo in ureditev **pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m**, od tega:
 - ⇨ pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m
 - ⇨ pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m
 - ⇨ pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m
- ⇨ rekonstrukcijo vozišča Vipavske ceste in Stanovanjske ceste;
- ⇨ dopolnitev in ureditev **javne razsvetljave** na celotnem območju urejanja;
- ⇨ postavitev ustrezne **urbane opreme (klope in koši za smeti)**;
- ⇨ postavitev **2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje** ter
- ⇨ izvedbo **ustrezne zasaditve** območja.

Ostali cilji investicijskega projekta in njegovi sinergijski učinki so predstavljeni v nadaljevanju tega dokumenta, in sicer v poglavju 4.1.

1.2 Strokovne podlage

Pri izdelavi investicijskega programa (IP) so bile upoštevane naslednje osnove oziroma izhodišča:

- ⇨ Osnovne usmeritve s strani odgovornih oseb občine in podatki o projektu na podlagi IDZ projektne dokumentacije za regionalne kolesarske povezave.
- ⇨ Projektna dokumentacija PZI: Ureditev površin za kolesarje in pešce ob glavni cesti v mestu Ajdovščina – Odsek 3, ki ga je izdelalo podjetje Projekt d.d. Nova Gorica, Kidričeva ulica 9a, 5000 Nova Gorica (št. projekta: 14382-3; datum: junij 2018, dopolnitev: avgust 2018).

- ⇨ Projektna dokumentacija PZI: Ureditev površin za kolesarje in pešce ob glavni cesti v mestu Ajdovščina – Odsek 4, ki ga je izdelalo podjetje Projekt d.d. Nova Gorica, Kidričeva ulica 9a, 5000 Nova Gorica (št. projekta: 14382-4; datum: avgust 2018).
- ⇨ Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP): Urejanje površin za pešce in kolesarje – Vipavska cesta, ki ga je junija 2018 izdelalo podjetje NI-BO Robert Likar s.p., Vipavska cesta 17, 5270 Ajdovščina (številka slepa o potrditvi: 351-85/2015; datum sklepa: 08.06.2018).
- ⇨ Celostna prometna strategija Občine Ajdovščina (april 2017).
- ⇨ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
- ⇨ Delegirana uredba komisije 480/2014 (člen 15. do 19.) in Izvedbena uredba komisije 2015/207 EU (člen 3 in Priloga III: Metodologija za pripravo analize stroškov in koristi (ASK)).
- ⇨ Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 (European Commission, december 2014).

1.3 Kratka predstavitev upoštevanih scenarijev ter utemeljitev izbora optimalnega scenarija izvedbe

1.3.1 Scenarij »brez investicije«

Tabela 2: Predstavitev scenarija »brez investicije«.

Scenarij »brez investicije«	INVESTICIJA SE NE BO IZVEDLA
Vrsta posega	Ohranitev obstoječega stanja
Tehnični vidik	Stanje ostaja nespremenjeno. Ne bo se uredilo infrastrukture za pešce in kolesarje na obravnavanih odsekih Goriške in Vipavske ceste v mestu Ajdovščina. Ne bo se zagotovilo ustrezne prometne varnosti za pešce in kolesarje. Infrastruktura za pešce (pločniki) bo še vedno neprimerna, nevarna, slabo osvetljena, nepovezana ipd. ter neprimerna za gibalno ovirane osebe. Na območju tudi ne bo infrastrukture primerne, varne, urejene ipd. za kolesarje, ki je že sedaj na tem območju praktično ni.
Vsebinski vidik	Scenarij »brez investicije« ne izboljšuje trenutnega stanja in obstoječe problematike pomanjkanja ustreznih površin za pešce in kolesarje na območju mesta Ajdovščina. Na območju še vedno bodo morali kolesarji s kolesom voziti po pločnikih oziroma po vozišču, pešci pa ne bodo imeli povezane, ustrezne, varne in hodljivo grajene infrastrukture. Ravno tako se ne bo uredilo ustrezne osvetlitve površin namenjenih pešcem in kolesarjem, ne bo promocije hoje (ne bodo postavljene table za spodbujanje hoje), ne bo ustrezne urbane opreme ob pločnikih, ne bodo ustrezno ločene prometne površine namenjene različnim udeležencem v prometu ipd.
Prednosti	Sredstva ostanejo na razpolago za druge projekte Občine Ajdovščina.
Slabosti	Nadaljevanje obstoječega stanja predstavlja še vedno slabo prometno varnost vseh udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev. Kolesarji bodo še vedno uporabljali vozišče oziroma pločnike za svoje poti. Pešci ne bodo imeli ustrezno urejenih površin, predvsem gibalno ovirane osebe. Polega tega se ravno zaradi tega še vedno večje število prebivalcev ne bo posluževalo hoje in kolesa kot prevoznega sredstva, ravno zaradi strahu pred nesrečami in neurejenimi cestnimi površinami. V okviru scenarija »brez investicije« ne bo zagotovljena urejena, varna, udobna in privlačna ter kolesarjem prijazna infrastruktura, kakor tudi ne bodo zagotovljene privlačne, dostopne, varne in hodljivo grajene površine za pešce. S tem ne bo zagotovljena večja prometna varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Poleg tega se v okviru scenarija »brez investicije« ne bo prispevalo k uresničevanju dolgoročnih, strateških ciljev Občine Ajdovščina ter k doseganju ciljev CPS Občine Ajdovščina. Ne bo se zagotovilo ustrezne infrastrukture namenjene pešcem in kolesarjem za občane in tudi za obiskovalce občine ter s tem se ne bo izboljšalo življenjskih, bivanjskih pogojev lokalnega prebivalstva. Ne bo se izvedlo dveh odsekov projekta celovitih regionalnih kolesarskih povezav. Negativne učinke scenarija »brez investicije« gre iskati tudi v potencialni izgubi možnosti po povečanju atraktivnosti mesta in njegove okolice ter ostalih prednostih in koristih, ki bi jih prinesla

	izvedba projekta. Scenarij »brez investicije« ne pripomore k okoljskemu, družbenemu, socialnemu, zdravstvenemu, kulturnemu, demografskemu pa tudi k gospodarskemu razvoju kraja, ohranjanju prebivalstva ipd., kar pa tudi ni skladno z razvojno vizijo in strategijo občine. Tovrstne stroške ni mogoče natančno prikazati, se pa nanašajo na primanjkljaj v občinskem proračunu, zaradi vse manjšega števila obstoječega in občasnega prebivalstva. Scenarij »brez investicije«, upošteva navedeno, dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi s stroški izvedbe investicijskega projekta.
Usklajenost s strategijami in politikami ter doseganje ciljev investicijskega projekta	Scenarij »brez investicije« ni v skladu z občinskimi, regionalnimi, državnimi in EU strategijami in politikami ter ne uresničuje ciljev investicijskega projekta.
Gradbeno dovoljenje	Ni potrebno.
Vrednost inv. projekta	0,00 EUR
Viri financiranja	0,00 EUR
Trajanje izvajanja	0 mesecev

1.3.2 Scenarij »z investicijo«

Tabela 3: Predstavitev scenarija »z investicijo«.

Scenarij »z investicijo«	UREDITEV POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE V MESTU AJDOVŠČINA – VIPAVSKA CESTA
Vrsta posega	nova gradnja in rekonstrukcija enostavnega objekta
Velikost/obseg	<p>Infrastruktura za kolesarje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dolžina pločnika: 1.247,0 m - povprečna širina kolesarske poti: 1,27 m (od tega 41,0 m dolžine 1,0 m širine; 892,0 m dolžine 1,2 m širine ter 314,0 m dolžine 1,5 m širine) <p>Infrastruktura za pešce</p> <ul style="list-style-type: none"> - dolžina kolesarske poti: 1.247,0 m - povprečna širina pločnika: 1,59 m (od tega 41,0 m dolžine 1,2 m širine, 966,0 m dolžine 1,5 m širine, 232,0 m dolžine 2,0 m širine ter 8,0 m dolžine 3,0 m širine) <p>Ostala infrastruktura:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rekonstrukcija Vipavske ceste – dolžina: cca 192,0 m - rekonstrukcija Stanovanjske ceste – dolžina: cca 110,0 m
Tehnični vidik	<p>V okviru scenarija »z investicijo« je predvidena izvedba projekta (operacije), ki združuje ukrep ureditve pločnika (izgradnjo infrastrukture za pešce) ter ukrep ureditve kolesarskih povezav/ureditev kolesarske poti (izgradnjo infrastrukture za kolesarje). Operacija predvideva ureditev enotno oblikovane in zvezne povezave pločnika in kolesarske poti ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavski cesti v mestu Ajdovščina v smeri vzhod – zahod, in sicer Odseka 3 na Goriški cesti, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321 / R1-207, odsek 1413), in Odseka 4 na Vipavski cesti, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473 / R2-444, odsek 0387 / LZ001261). Navedena odseka sta del trase državne kolesarske povezave D7, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črniča, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija. V okviru scenarija »z investicijo« se bo zgradilo in uredilo kolesarsko pot povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m; zgradilo in uredilo pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini cca 1.247,0 m; uredilo javno razsvetlavo na celotnem območju urejanja; postavilo ustrezno urbano opremo; ter izvedlo ustrezno zasaditev območja. Poleg navedenega pa se bo tudi rekonstruiralo del Vipavske ceste in Stanovanjske ceste, ki so neposredno povezani s predvidenimi odseki. Pločnik in kolesarska pot bosta urejeni na obeh straneh vozišča Goriške in Vipavske ceste, ki se bo zaradi umestitve infrastrukture za pešce in kolesarje zožalo. Ožanje vozišča Goriške in Vipavske ceste predstavlja tudi glavni ukrep umirjanja motoriziranega prometa. Vzdlž celotne trase bo urejena zelenica (na mestih, kjer je še ni). Ravno tako je načrtovana tudi zasaditev z drevesi. Operacija predvideva tudi postavitev ustrezne urbane opreme (klopi in košev za smeti). Operacija je opredeljena kot novogradnja in rekonstrukcija v okviru izvajanja investicijsko vzdrževalnih del v javno korist, za katerega ni potrebna pridobitev gradbenega dovoljenja. Za opredelitev predvidenih posegov je izdelana projektna naloga ter na podlagi le-te projekt za izvedbo (PZI). Operacija z vidika tehnične izvedljivosti predstavlja funkcionalno zaokroženo območje, zato je ekonomsko najbolj upravičena, ker to</p>

	<p>pomeni najbolj racionalno priključevanje na obstoječo primarno infrastrukturno omrežje. Nameravana operacija bo prispevala k trajnostnemu okoljskemu in prostorskemu razvoju ter k uravnoteženi in kvalitetni infrastrukturni opremljenosti občine. Za izvedbo operacije ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja. Po izvedbi del se bo opravilo kvalitativni in kvalitativni pregled izvedenih del ter izvedlo primopredajo izvedenih del investitorju, ki bo le-ta predal v upravljanje oziroma uporabo.</p>	
Vsebinski vidik	<p>Izvedba operacije v okviru scenarija »z investicijo« rešuje obstoječo problematiko slabe prometne varnosti, prispeva k trajnostnemu razvoju mobilnosti in spremembi mobilne kulture, ter izboljšuje kakovost življenjskega prostora v urbanem območju. Z izvedbo projekta se bo prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti na urbanem območju občine, ki daje v ospredje človeka ter s tem izboljšuje kakovost njegovega bivanjskega okolja. S tem se bo zagotovilo primerno infrastrukturo za trajnostno mobilnost in njeno uporabnost ter tudi možnost izbire trajnejših oblik prevoza po mestu. Z vzpostavitvijo kvalitetnega urbanega okolja, načrtovanega po meri ljudi in ne avtomobilov, se bo prebivalcem omogočilo višjo kakovost bivanja in se jih bo hkrati nagovorilo k pogostejšemu izboru hoje in kolesarjenja kot potovalnega načina. Ukrep se bo izvedlo z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje (večja prehodnost in dostopnost, hitrost potovanja, skrajšanje povezav, povečanje širine površin). Izvedba scenarija »z investicijo« bo prebivalcem mesta Ajdovščina ter celotne občine prinesla veliko koristi, saj bo poleg dviga kakovosti bivanjskih pogojev omogočala tudi razvoj mesta, zdravstveno varstvo lokalnega prebivalstva ipd. Razvojne možnosti in cilji, ki jih pomaga zasledovati izvedba scenarija »z investicijo«, so opredeljene v poglavju 3.1 tega dokumenta. Poleg tega pa želi Občina Ajdovščina z izvedbo tega scenarija pripomoči k realizaciji projektov in uresničevanju strateških ciljev, ki si jih je zastavila v svojih dolgoročnih strategijah. Operacija občini, mestu Ajdovščina in občanom prinaša mnoge koristi, ki se kažejo na dolgi rok in jih je težko ustrezno ovrednotiti, saj ima večina teh koristi indirektni vpliv na blagostanje prebivalstva ter razvoj mesta Ajdovščina. Le-ta nedvomno pripomore k napredku mesta in občine ter je zato družbeno-ekonomsko upravičena.</p>	
Prednosti	<p>V okviru scenarija »z investicijo« bo zagotovljena urejena, varna, udobna in privlačna ter kolesarjem prijazna infrastruktura ter privlačna, dostopna, varna ter hodljivo grajena infrastruktura za pešce. S tem bo zagotovljena večja prometna varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Z izvedbo scenarija »z investicijo« se bo pripevalo k uresničevanju dolgoročnih, strateških ciljev Občine Ajdovščina ter k doseganju ciljev CPS Občine Ajdovščina. Občina Ajdovščina želi z izvedbo tega scenarija zagotoviti infrastrukturo namenjeno pešcem in kolesarjem za vse svoje prebivalce in obiskovalce ter s tem izboljšati življenjske, bivanjske pogoje lokalnega prebivalstva ter posredno pripomoči k kakovostnemu k okoljskemu, družbenemu, socialnemu, zdravstvenemu, kulturnemu, demografskemu pa tudi k gospodarskemu razvoju kraja.</p>	
Slabosti	<p>Angažiranje finančnih sredstev investitorja za izvedbo investicijskega projekta.</p>	
Usklajenost s strategijami in politikami ter doseganje ciljev investicijskega projekta	<p>Scenarij »z investicijo« omogoča doseganje zastavljenih ciljev in razvojnih možnosti iz poglavja 4.1, ciljev CPS ter ciljev Občine Ajdovščina. Le-ta predstavlja stanje, ki je usklajeno z razvojnimi strategijami in sprejetimi programi in resolucijami na občinski, regijski, državni in EU ravni. Projekt je usklajen z občinskimi, regionalnimi, državnimi ter EU strateškimi razvojnimi cilji, strategijami, politikami in programi ter uresničuje javni interes tako na občinski, regionalni, državni in EU ravni.</p>	
Gradbeno dovoljenje	<p>NE (za izvedbo predvidenih del pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna)</p>	
Vrednost investicijskega projekta v tekočih cenah	Neto vrednosti (v EUR brez DDV)	499.355,47 EUR
	Bruto vrednosti (v EUR z DDV)	609.213,67 EUR
	Upravičeni stroški	345.500,69 EUR
Viri financiranja investicijskega projekta	Lastni, proračunski viri Občine Ajdovščina	332.813,12 EUR
	Javni viri MzI (Kohezijska sredstva EU + -SLO udeležba)	276.400,55 EUR
Trajanje izvajanja	<p>06/2018 (sklep o potrditvi DIIP) – 09/2020 (zaključek operacije)</p>	

1.3.3 Izbor optimalnega scenarija izvedbe

Po primerjavi možnih scenarijev izvedbe investicijskega projekta lahko zaključimo, da le scenarij »z investicijo« omogoča doseganje zastavljenih ciljev, ki so navedeni v poglavju 4.1. Primerjava scenarijev pokaže, da je scenarij

»z investicijo« razvojno bolj smiseln, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno-ekonomske koristi, kar opravičuje vlaganje javnih sredstev. Hkrati pa scenarij »z investicijo« uresničuje cilje in strategije razvojnih strategij in politik na občinski, regionalni, državni in EU ravni ter izpolnjuje vse zakonske zahteve. Scenarij »z investicijo« je boljši od scenarija »brez investicije«, saj je glede na trende in razvojne možnosti ter potrebe z vidika investitorja Občine Ajdovščina veliko bolj sprejemljiv. Z izvedbo projekta (scenarija »z investicijo«) se bo zagotovilo novo povezano, varno, udobno in privlačno ter za kolesarje prijazno infrastrukturo (novo infrastrukturo za kolesarje) in udobno, privlačno, varno ter hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce. S tem se bo povečalo prometno varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjšalo negativne vplive motornega prometa na okolje ter vzpodbujalo trajnostno mobilnost, hojo in uporabo koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Že samo s tega vidika je veliko boljši scenarij »z investicijo«. Scenarij »z investicijo« pa tudi omogoča uresničevanje strateških ciljev občine, regije, države in EU in je tako bolj usklajena z občinskimi, regijskimi, državnimi in EU strategijami in cilji, z veljavnimi zakonskimi predpisi in normativi kot scenarij »brez investicije«.

Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je izvedba investicijskega projekta pod scenarijem »z investicijo« nujno potrebna oziroma, da scenarij »brez investicije« ne rešuje problema na dolgoročno vzdržen način ter dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi z investicijskimi stroški, predvidenimi v scenariju »z investicijo«. Iz vsega navedenega lahko zaključimo, da scenarij »brez investicije« ni sprejemljiv, saj ne bi reševal trenutne, obstoječe problematike. Scenarij »z investicijo« prinaša tako neposredne koristi kot tudi večje število posrednih koristi tako prebivalcem mesta Ajdovščina kot tudi vsem prebivalcem Občine Ajdovščina in širše. Koristi se bodo pokazale predvsem na dolgi rok in jih je težje ustrezno ovrednotiti, saj ima večina teh koristi posreden (indirekten) vpliv na blagostanje prebivalstva ožjega in širšega območja občine Ajdovščina. **Glede na vse ugotovitve, se je za najprimernejši, optimalen scenarij izvedbe projekta izkazal scenarij »z investicijo«, scenarij »brez investicije« pa je prepoznan kot neprimeren oziroma neustrezen.** Namreč le s pristopom k izvedbi investicijskega projekta (scenarij »z investicijo«) se bodo izpolnila vsa pričakovanja in zastavljeni cilji, ki so navedeni v tem dokumentu.

Zaradi vsega navedenega v nadaljevanju tega dokumenta obravnavamo in podrobneje predstavljamo scenarij »z investicijo«, saj je optimalnejši z družbenega, socialnega, zdravstvenega, ekonomskega in tudi okoljskega vidika kot scenarij »brez investicije«.

1.4 Podatki o odgovornih osebah na investicijskem projektu

Odgovorna oseba investitorja	Tadej Beočanin, župan Občine Ajdovščina Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina
Odgovorna in kontaktna oseba s strani investitorja za pripravo prijave	Janez Furlan vodja Oddelka za gospodarstvo in razvojne zadeve Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina
Odgovorni vodja projekta s strani investitorja za izvajanje investicijskega projekta	Alenka Čadež Kobol, dipl. ekon. vodja Oddelka za gospodarske javne službe in investicije Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba s strani izdelovalca investicijske dokumentacije	Robert Likar, u.d.i.s. IZS S-1431 NI-BO Robert Likar s.p., Vipavska cesta 17, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba s strani izdelovalca projektne dokumentacije (vodja projekta)	Rajko Vecchiet, u.d.i.g. IZS G-0652 Projekt d.d. Nova Gorica, Kidričeva 9a, 5000 Nova Gorica

Odgovorna oseba s strani upravljavca

Tadej Beočanin, župan Občine Ajdovščina
Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina

1.5 Predvidena organizacija izvedbe investicijskega projekta

Za izvedbo investicijskega projekta ni predvidene posebne organizacije. Investitor Občina Ajdovščina je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta. Občina Ajdovščina zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Investicijski projekt bo investitor izvajal tudi s pomočjo zunanjih sodelavcev (izdelava projektne in investicijske dokumentacije ter izvedba strokovnega nadzora gradnje). Dela se bodo oddala v skladu z ZJN-3.

Pripravo, izvedbo in spremljanje investicijskega projekta bo vodila strokovna skupina investitorja v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Investitor bo vodenje investicijskega projekta zagotovil z lastnimi viri v okviru občinske uprave. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izvajanjem aktivnosti izdelave investicijske in projektne dokumentacije ter nad izvedbo del je in bo še naprej vodil Oddelek za gospodarske javne službe in investicije na Občini Ajdovščina. Aktivnosti zaposlenih se bodo izvajale v prostorih Občine Ajdovščina in na terenu. Za izdelavo študij, analiz in pripravo projektne in investicijske dokumentacije ter za izvedbo strokovnega nadzora gradnje so bili in bodo tudi v prihodnje s strani Občine Ajdovščina in vodje investicijskega projekta najeti zunanji izvajalci. Finančna realizacija naložbe bo potekala v skladu z Zakonom o javnih financah ter Zakonom o izvrševanju proračuna.

Organizacija izvedbe investicijskega projekta je že v teku. Do sedaj opravljena dela so sledeča:

- ⇨ Izdelava in potrditev Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP); 06/2018.
- ⇨ Priprava projektne dokumentacije PZI; 05/2018-08/2018.
- ⇨ Izdelava investicijskega programa (IP); 08/2018.

Za dokončanje investicijskega projekta je potrebno organizirati in izvesti še sledeče:

- ⇨ Potrditev investicijskega programa (IP); 08/2018.
- ⇨ Prijava projekta na 3. rok JR-UTM_1/2017, ki ga je objavilo Ministrstvo za infrastrukturo RS, in podpis sofinancerske pogodbe 09/2018-12/2018.
- ⇨ Izvedba postopka javnega naročila za izbor izvajalca del skladno z ZJN-3; 05/2019-06/2019.
- ⇨ Izvedba predvidenih del v okviru projekta; 07/2019-07/2020.
- ⇨ Izvedba kvalitativnega in kvantitativnega pregleda ter primopredaja izvedenih del; 06/2020-07/2020.
- ⇨ Prevzem izvedenih del s strani investitorja in predaja namenu; 31.08.2020.
- ⇨ Zaključek financiranja (zaključek operacije) do max 30.09.2020.
- ⇨ Spremljanje doseganja pričakovanih rezultatov projekta.

1.6 Ocenjena vrednost investicijskega projekta ter finančna konstrukcija

Tabela 4: Vrednost investicijskega projekta po stalnih in tekočih cenah, v EUR.

	STALNE CENE	TEKOČE CENE
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA BREZ DDV	483.992,14 €	499.355,47 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA Z DDV	590.470,40 €	609.213,67 €
UPRAVIČENI STROŠKI	/	345.500,69 €

Podrobnejša specifikacija vrednosti investicijskega projekta in dinamika nastajanja investicijskih stroškov je predstavljena v poglavju 8.

V tabeli 5 so predstavljeni viri financiranja investicijskega projekta po tekočih cenah. Podrobna finančna konstrukcija investicijskega projekta je predstavljena v poglavju 12.

Tabela 5: Viri in dinamika financiranja investicijskega projekta po tekočih cenah, v EUR.

Viri financiranja	Dinamika po letih			SKUPAJ	
	2018	2019	2020	v EUR z DDV	%
LASTNI VIRI - PRORAČUN OBČINE AJDOVŠČINA	11.996,00 €	158.239,50 €	162.577,62 €	332.813,12 €	54,63%
JAVNI VIRI - MZI (JR-TM_1/2017)	17.040,00 €	62.735,46 €	196.625,09 €	276.400,55 €	45,37%
Kohezijski sklad EU - 85%	14.484,00 €	53.325,14 €	167.131,33 €	234.940,47 €	38,56%
SLO udeležba - integralna sredstva Mzi - 15%	2.556,00 €	9.410,32 €	29.493,76 €	41.460,08 €	6,81%
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	29.036,00 €	220.974,96 €	359.202,71 €	609.213,67 €	100,00%

1.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti izvedbe investicijskega projekta

Upravičenost izvedbe investicijskega projekta smo merili tako, da smo izračunali denarne tokove za finančno in ekonomsko analizo (CBA/ASK-Analizo stroškov in koristi) ter zanj izračunali pripadajoče dinamične in statične kazalnike upravičenosti le-tega. Pri analizi smo skušali ugotoviti, kakšne finančne in ekonomske rezultate (rezultate na podlagi CBA/ASK) bo prinesel investicijski projekt. Finančno in ekonomsko analizo upravičenosti izvedbe investicijskega projekta smo opravili za scenarij »z investicijo«, saj je bil scenarij »z investicijo« v okviru primerjave možnih scenarijev izvedbe investicijskega projekta prepoznan za najprimernejši oziroma optimalen scenarij izvedbe projekta (poglavje 1.3 IP).

Finančna neto sedanja vrednost je pri 4% diskontni stopnji negativna. Ravno tako je negativna finančna interna stopnja donosa. Doba vračanja vloženi sredstev po finančni analizi presega amortizacijsko dobo, kar pomeni, da se investicijska vlaganja ne bodo povrnila iz naslova neposrednih finančnih prilivov v ekonomski dobi projekta. Izračunana finančna relativna neto sedanja vrednost projekta je negativna, kar pomeni, da nam vsak vloženi EUR prinaša izgubo. Rezultati finančne analize so pokazali, da je obravnavani investicijski projekt gledano samo s finančnega vidika nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, saj vsi finančni kazalniki ne dosegajo vrednosti, ki bi potrjevale upravičeno izvedbo investicijskega projekta. **Investicijski projekt je na podlagi izvedene finančne analize in izračunanih dinamičnih in statičnih finančnih kazalnikov neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi oziroma z izvedbo ekonomske analize (CBA/ASK-Analize stroškov in koristi).**


Ekonomsko neto sedanja vrednost je pri 5% diskontni stopnji pozitivna. Ekonomsko interna stopnja donosa je ravno tako pozitivna in višja od 5% diskontnega faktorja. Doba vračanja vloženi sredstev je po ekonomski analizi krajša od amortizacijske dobe ter tudi od ekonomske (referenčne) dobe projekta, kar pomeni, da se vložena sredstva na podlagi ekonomske analize, ki upošteva širše družbeno-ekonomske koristi, povrnejo v opazovani ekonomski dobi. Ekonomsko relativna neto sedanja vrednost je pozitivna, kar pomeni, da na vsak vloženi EUR nam projekt prinaša določeno višino donosa/dobička. Rezultati ekonomske analize so pokazali, da je obravnavani investicijski projekt po ekonomski analizi rentabilen in upravičen za izvedbo, kar so potrdili tudi vsi izračunani ekonomski kazalniki, saj vsi dosegajo vrednosti, ki potrjujejo upravičeno izvedbo investicijskega projekta. **Na podlagi dobljenih rezultatov ekonomske analize smo prišli do sklepa/potrditve, da je izvedba investicijskega projekta ekonomsko upravičena oziroma upravičena na podlagi CBA/ASK-Analize stroškov in koristi, saj je njegova izvedba družbeno-ekonomsko koristna.** Če pa upoštevamo še vse koristi, ki se jih ne da denarno ovrednotiti in jih prinaša izvedba investicijskega projekta, ter vse stroške v primeru njegove neizvedbe vidimo, da je na podlagi CBA/ASK-Analize stroškov in koristi (ekonomske analize), investicijski projekt »Ureditev površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščina – Vipavska cesta« ekonomsko upravičen.

Tabela 6: Zbirni prikaz rezultatov investicijskega projekta.


OSNOVNI PODATKI PROJEKTA		
NETO VREDNOST INV. PROJEKTA po TEKOČIH CENAH (v EUR brez DDV in ostalih davkov)		499.355,47 EUR
BRUTO VREDNOST INV. PROJEKTA po TEKOČIH CENAH (v EUR z DDV in ostalimi davki)		609.213,67 EUR
UPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA		345.500,69 EUR
TRAJANJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA		06/2018-09/2020
EKONOMSKA DOBA		30 LET
Virji financiranja		
LASTNI VIRI - PRORAČUN OBČINE AJDOVŠČINA		332.813,12 EUR
JAVNI VIRI - MZI (JR-TM_1/2017)		276.400,55 EUR
Kohzijski sklad EU - 85%		234.940,47 EUR
SLO udeležba - integralna sredstva MZI - 15%		41.460,08 EUR
Finančna vrzel (stopnja sofinanciranja)		
Diskontirani neto prihodki (DNR)		-46.067,42 EUR
Finančna vrzel (stopnja sofinanciranja)		100,00%
Ocenjeni pripadajoči znesek (DA)		345.500,69 EUR
NAVIŠJI UPRAVIČENI ZNESEK SOFINANCIRANJA EU		276.400,55 EUR
REALIZIRANI FIZIČNI CILJI/KAZALNIKI OPERACIJE		
DOLŽINA NOVOZGRAJENE IN UREJENE KOLESARSKE POVEZAVE (POTI)		1.247,00 m
POVPREČNA ŠIRINA NOVOZGRAJENE IN UREJENE KOLESARSKE POVEZAVE (POTI)		1,27 m
DOLŽINA NOVOZGRAJENEGA IN UREJENEGA PLOČNIKA ZA PEŠCE		1.247,00 m
POVPREČNA ŠIRINA NOVOZGRAJENEGA IN UREJENEGA PLOČNIKA ZA PEŠCE		1,59 m
POSTAVITEV INFORMATIVNIH TABEL ZA PROMOCIJO HOJE		2 tabli
FINANČNA ANALIZA		
	brez sofinanciranja	s sofinanciranjem
FINANČNA NETO SEDANJA VREDNOST - FNPV	-602.200,85 EUR	-353.182,18 EUR
FINANČNA INTERNA STOPNJA DONOSA - FRR	FISD < 0,0%	FISD < 0,0%
FINANČNA MODIFICIRANA INTERNA STOP.DONOSA - MISD	-100,00%	-100,00%
FINANČNA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST - RNSV	-1,08 EUR	-1,19 EUR
FINANČNI KOEFICIENT K/S	0,000	0,000
DOBA VRAČANJA SREDSTEV (v letih)	350	153
EKONOMSKA (CBA) ANALIZA		
	brez sofinanciranja	s sofinanciranjem
EKONOMSKA NETO SEDANJA VREDNOST - ENPV	231.382,17 EUR	486.514,98 EUR
EKONOMSKA INTERNA STOPNJA DONOSA - ERR	8,60%	18,32%
EKONOMSKA MODIFICIRANA INTERNA STOP. DONOSA - MISD	6,39%	9,11%
EKONOMSKA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST - RNSV	0,42 EUR	1,66 EUR
EKONOMSKI KOEFICIENT K/S	2,540	4,307
DOBA VRAČANJA SREDSTEV (v letih)	20	11

2 PODATKI O INVESTITORJU IN NOSILCU PROJEKTA, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU TER NAVEDBA STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR

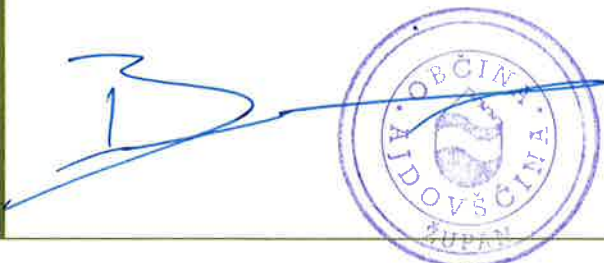
2.1 Podatki o investitorju in nosilcu projekta

Naziv	OBČINA AJDOVŠČINA
Naslov	Cesta 5. maja 6a 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Tadej Beočanin Župan Občine Ajdovščina
Telefon	+386 (0)5 365 91 10
Telefax	+386 (0)5 365 91 33
E-mail	obcina@ajdovscina.si
Spletna stran	http://www.ajdovscina.si
Matična številka	5879914
Davčna številka	SI 51533251
Transakcijski račun	SI56 0120 1010 0014 597 odprt pri Banki Slovenije
Žig in podpis	
Vodja projekta	Alenka Čadež Kobil, dipl. ekon. vodja Oddelka za gospodarske javne službe in investicije
Telefon	+386 (0)5 365 91 29
E-mail	alenka.kobil@ajdovscina.si
Žig in podpis	
Odgovorna in kontaktna oseba za prijavo	Janez Furlan vodja Oddelka za gospodarstvo in razvojne zadeve
Telefon	+386 (0)5 365 91 26
E-mail	janez.furlan@ajdovscina.si
Žig in podpis	

2.2 Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

Naziv	NI-BO Podjetniško svetovanje Robert Likar s.p.
Naslov	Vipavska cesta 17 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Robert Likar, u.d.i.s., direktor
Telefon	+386 (0)41 993 612
E-mail	robert.likar@nibo-es.si
Spletna stran	http://www.nibo-es.si
Matična številka	6066143000
Davčna številka	SI 44058802
Transakcijski račun	SI56 3400 0101 0868 404 odprt pri Sparkasse d.d.
Žig in podpis	

2.3 Podatki o upravljavcu

Naziv	OBČINA AJDOVŠČINA
Naslov	Cesta 5. maja 6a 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Tadej Beočanin Župan Občine Ajdovščina
Telefon	+386 (0)5 365 91 10
Telefax	+386 (0)5 365 91 33
E-mail	obcina@ajdovscina.si
Spletna stran	http://www.ajdovscina.si
Matična številka	5879914
Davčna številka	SI 51533251
Transakcijski račun	SI56 0120 1010 0014 597 odprt pri Banki Slovenije
Žig in podpis	

2.4 Strokovni delavci in službe odgovorni za pripravo, izvedbo in nadz

Odgovorna oseba investitorja	Tadej Beočanin, župan Občine Ajdovščina Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina
Odgovorna in kontaktna oseba s strani investitorja za pripravo prijave	Janez Furlan vodja Oddelka za gospodarstvo in razvojne zadeve Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina
Odgovorni vodja projekta s strani investitorja za izvajanje investicijskega projekta	Alenka Čadež Kobil, dipl. ekon. vodja Oddelka za gospodarske javne službe in investicije Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba s strani izdelovalca investicijske dokumentacije	Robert Likar, u.d.i.s. IZS S-1431 NI-BO Robert Likar s.p., Vipavska cesta 17, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba s strani izdelovalca projektne dokumentacije (vodja projekta)	Rajko Vecchiet, u.d.i.g. IZS G-0652 Projekt d.d. Nova Gorica, Kidričeva 9a, 5000 Nova Gorica
Odgovorna oseba s strani upravljavca	Tadej Beočanin, župan Občine Ajdovščina Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina

3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

3.1 Analiza obstoječega stanja

2.2.1 Obstoječe stanje v občini na področju trajnostne mobilnosti s poudarkom na kolesarskem in peš prometu¹

Dosedanji razvoj prometnega sistema je v razvitem svetu, v katerega sodi tudi Slovenija, zagotovil množično mobilnost ljudi. Razvoj mobilnosti je temeljil predvsem na ukrepih, ki so spodbujali uporabo avtomobila (motornega prometa). To je omogočilo večjo svobodo, udobnost, neodvisnost in dostopnost do dela in storitev. Sočasno pa je takšen razvoj negativno vplival na rabo prostora ter škodoval okolju in zdravju ljudi. Škodljivi vpliv na prebivalce se je kazal v onesnaženju zraka, prekomernem hrupu, slabi prometni varnosti, vizualni degradaciji prostora, odvzemanju javnih površin in časovnih zamudah zaradi vse pogostejših zastojev. Motorni promet je tako kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni postal resna grožnja okolju in kakovosti življenja v mestih. V urbanih okoljih je postal promet glavni onesnaževalec okolja in pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. Zaradi vse večje ozaveščenosti o negativnih vplivih motornega prometa na ljudi in okolje, in da bi se zagotovila ekološko sprejemljivejša mobilnost, se je vzpostavil trajnostni pristop načrtovanja prometa. Ta pristop v središče načrtovanja postavlja človeka, njegove potrebe po mobilnosti in celostno ter enakovredno obravnava vse možnosti za mobilnost ljudi.

Skozi proces izdelave CPS Občine Ajdovščina se je na podlagi analize obstoječega stanja ugotovilo različne izzive in priložnosti, ki jih ima občina na področju trajnostne mobilnosti. Na področju hoje in kolesarjenja se je tako spoznalo naslednje izzive oziroma opredelilo naslednje priložnosti:

1. Zaradi slabih pogojev, ki jih ponujajo prostorske ureditve, premalo ljudi pešači in kolesari

Občani premalo pešačijo predvsem zaradi neudobnih in/ali preozkih pločnikov, pomanjkanja urejenih prehodov za pešce in moteča parkirana vozila na območju javnih prostorov, kar onemogoča varno pešačenje, druženje in zadrževanje na prostem. V mestu Ajdovščina vsakodnevnega kolesarjenja na delo in v šolo skoraj ne poznajo. Razlogi so predvsem v vremenskih razmerah (kolesarjenje pogosto onemogoča burja) ter v sladi in nevarni infrastrukturi oziroma v dejstvu, da takšne infrastrukture v naseljih in zalednih območjih občine ter med naselji ni. Ravno tako so tudi javne ustanove slabo opremljene za obisk s kolesom. Velik problem pa predstavljajo tudi prometne navade prebivalcev, saj le-ti niso navajeni kolesarit.

2. Avtomobili zasedajo večino javnega prostora

Praksa urejanja prometa v Ajdovščini je zadnja leta, desetletja nekoliko več pozornosti namenjala avtomobilskemu prometu. Večina ali celo velika večina obiskovalcev javnih ustanov do cilja prispe z avtomobilom. Pogosto poskušajo parkirati v neposredni bližini stavbe. Nekatere izmed ustanov so brez avtomobila slabo dostopne, čeprav so namenjene starejšim ali mladim, ki pogosto niso vozniki. Kot problem se kaže tudi prehitra vožnja, ki je ena izmed pogostejših kršitev prometnih predpisov. Nekatere ceste, npr. Goriška in Vipavska cesta, namreč omogočajo sorazmerno velike hitrosti. Moteč je predvsem tranzitni promet, saj veliko avtomobilov drvi skozi stanovanjska območja, da bi si skrajšali pot. Na nekaterih cestah v mestu težave povzroča predvsem tovorni promet, ki skoraj onemogoča varno pešačenje in kolesarjenje. Zaradi vsega naštetega si prebivalci občine želijo ukrepov, ki bi pešcem ponovno naklonili dostojno mesto pri ureditvah javnega prostora.

3. Nezdrave potovalne navade

¹ Poglavje je povzeto iz Celostne prometne strategije Občine Ajdovščina, ki sta jo aprila 2017 izdelala LUZ, d.d. in RRA LUR.

Kultura »od vrat do vrat« je v Ajdovščini precej prisotna. To pomeni, da so prebivalci vajeni parkirati zelo blizu cilja potovanja in se jim zdi tudi razmeroma kratka pot od parkirišča do cilja predolga za pešačenje. Ravno pešačenje od avtomobila do vrat pa je pogosto najbolj prijeten del poti, saj pred vrati knjižnice, šole, bloka ali drugih večjih stavb pogosto lahko srečaš znance in prijatelje ter si izmenjaš besedo ali dve. Na nekaterih ustanovah si želijo novih parkirnih mest za obiskovalce ali zaposlene, čeprav je kar nekaj razpoložljivih parkirnih prostorov, ki so na voljo nedaleč stran.

Na podlagi analize obstoječega stanja ter želje in ciljev občine se je v CPS ugotovilo, da se mora dobra praksa v prvi vrsti osredotočiti na **izboljšanje pogojev za pešačenje in kolesarjenje** ter razbremeniti javni prostor avtomobilov. Pri tem pa se bo posebno pozornost namenilo ranljivim skupinam, ki bi jim ureditve morale zagotavljati nemoteno in varno gibanje. V okviru CPS se je prišlo do zaključka, da so potrebni na področju hoje in kolesarjenja za povečanje deleža vsakodnevnega kolesarjenja in hoje večplastni ukrepi. Izboljšati je treba stanje kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce, predvsem v smeri zaključevanja manjkajočih odsekov ter širitve omrežja občinskih in medobčinskih, regionalnih kolesarskih povezav, ki bodo povezane, neposredne, udobne, varne in privlačne za kolesarjenje ter vsem pešcem omogočiti hodljivo, varno, neposredno in povezano povezavo po celotnem urbanem območju mesta.

Občina Ajdovščina si je v okviru CPS zadala se bo v prihodnosti osredotočila na skrb za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje. Skrbela bo, da bo pešcem na voljo več površin, da bodo pločniki širši, pri čemer bo na voljo dovolj prostora, da bodo prehodi za pešce osvetljeni. Posebej se bo osredotočila tudi na izboljšanje dostopnosti za ovirane in si skupaj z njimi prizadevala za ureditve, ki bodo namenjene vsem, tudi njim. Lotila se bo prenove nekaterih ulic in trgov, Lavričev trg bo namenila pešcem ter pri tem smiselno uredila tranzitni in dostavni promet. Za varnejše pešačenje bo tudi z drugimi ukrepi umirjala tranzitni avtomobilski promet. Da bi spodbudila uporabo kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevne opravke, bo poskrbela za ureditev povezane mreže kolesarskih povezav v samem mestu in jo navezati na okoliške kraje. Občina Ajdovščina bo **nadaljevala projekt regionalnih kolesarskih poti** in ga postopno začela izvajati. Regionalne kolesarske povezave so pomembne za domačine in obiskovalce ter bodo pomagale tudi pri razvoju drugih področij, na primer turizma. Spodbujanja kolesarjenja se bo lotila tudi z urejanjem varnih kolesarnic ob vseh javnih ustanovah pa tudi ob nekaterih avtobusnih postajah, saj bo kolesarjenje pomemben način mobilnosti pri kombiniranju prevoznih sredstev, na primer kolesarjenja in javnega prometa. Občina Ajdovščina pa se bo še posebej posvetila promociji trajnostne mobilnosti, pri čemer bo spodbujala pešačenje in kolesarjenje s ciljem povečati delež pešcev in kolesarjev med zaposlenimi in šolarji pa tudi pri lastnih zaposlenih.

2.2.2 Opis stanja na območju predvidenih posegov

Območje obravnave investicijskega projekta je območje **mesta Ajdovščina** v Občini Ajdovščina, in sicer na **odseku Goriške ceste** in **na odseku Vipavske ceste**, ki sta glavni cestni povezavi do in skozi mesto Ajdovščina, in sicer na odseku Goriške ceste od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto ter na odseku Vipavske ceste od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik. Goriška in Vipavska cesta predstavljata glavno cestno povezavo skozi mesto Ajdovščina.

Slika 2: Prikaz obstoječega stanja območja predvidenih posegov - Odseka 3 na Goriški cesti.





Vir: Google zemljevidi, avgust 2018; Lastne fotografije območja.

Goriška cesta je lokalna cestna povezava in je rangirana kot zbirna mestna cesta LZ 001321. Poteka od začetka mesta Ajdovščina na zahodni strani do križišča z državno cesto R1-207, odsek 1413. Na tangiranem odseku znaša širina vozišča od 7,25 m do 8,0 m na delu, kjer je urejeno razširitveno območje za leve zavijalce (začetek odseka). Odsek se zaključi pred križanjem z državno cesto R1-207, odsek 1413 proti Colu. Na obravnavanem odseku Goriške ceste površine za kolesarje niso urejene. Površine za pešce so urejene vzdolž obeh strani vozišča. Pločnik je urejen v različnih širinah. Pločnik v minimalni širini 0,85 m se nahaja vzdolž severnega roba Vipavske ceste ob obstoječem ograjenem zidu in mehanični delavnici na osrednjem delu odseka. Iz navedenega vidimo, da je trenutno na obravnavanem odseku Goriške ceste pločnik le delno urejen in ni urejen zvezno. Posamezni prehodi za pešce preko vozišča nimajo ustreznega cilja hoje oziroma nimajo ustreznega urejenega pločnika. Prečkanja neposrednostih cest so povečini urejena s klančinami, neustreznih naklonov. Obravnavani odsek Goriške ceste je deloma opremljen z javno razsvetlavo, ki pa zagotavlja zgolj osvetlitev vozišča in ne tudi obstoječega pločnika. Ravno tako so neprimerno osvetljeni prehodi za pešce. Odvodnjevanje vozišča je urejeno preko požiralnikov v kanalizacijo.

Slika 3: Prikaz obstoječega stanja območja predvidenih posegov - Odseka 4 na Vipavski cesti.







Vir: Google zemljevidi, avgust 2018; Lastne fotografije območja.

Od križišča v smeri proti Vipavi se navedeni odsek nadaljuje torej kot državna cesta z imenom ulice Vipavska cesta. Vipavska cesta je rangirana kot regionalna cesta I. reda R1-207. Obravnavani odsek, ki je predmet tega projekta, sega od križišča z Goriško cesto do območja krožnega križišča Ribnik, kjer se regionalna cesta R1-207, odsek 1413, navezuje na regionalno cesto R2-444, odsek 1473 oziroma odsek 0387. Dela se bodo izvajala na odseku 1413, od križišča z Goriško cesto in Idrijsko cesto pa do krožnega križišča Ribnik. Na tem odseku znaša širina vozišča od 7,0 m do 8,0 m. Površine za kolesarje na območju niso urejene, razen v krožnem križišču na Ribniku. Same kolesarske poti na tem odseku praktično ni ter je omejena le na kolesarsko stezo, ki poteka preko krožišča Ribnik. Skozi krožno križišče Ribnik je speljana dvostranska enosmerna kolesarska steza. Na območju pred krožnim križiščem na Ribniku ima cesta širino vozišča cca 7,0 m, obojestranski varovalni pas širine 0,5 m, obojestransko enosmerno kolesarsko stezo širine 1,25 m in obojestranski pločnik širine cca 1,4 m. Širina in nakloni na prečkanjih neposrednostih cest so neustrezni. Kolesarske poti se zaključujejo na izvozh iz krožišča. Na preostalem delu obravnavane trase površine za kolesarje niso urejene. Površine za pešce so večinoma urejene vzdolž ene strani vozišča, na določenih predelih pa tudi na obeh straneh. Pločnik je urejen v različnih širinah. Iz navedenega vidimo, da je trenutno na obravnavanem odseku Vipavske ceste pločnik le delno urejen in ni urejen zvezno. Posamezni prehodi za pešce preko vozišča nimajo ustreznega cilja hoje oziroma nimajo ustrezno

urejenega pločnika. Prečkanja neposrednostih cest so povečini urejena s klančinami, neustreznih naklonov. Obravnavani odsek Vipavske ceste je deloma opremljen z javno razsvetljavo, ki pa zagotavlja zgolj osvetlitev vozišča in ne tudi obstoječega pločnika. Ravno tako so neprimerno osvetljeni prehodi za pešce. Odvodnjavanje vozišča je urejeno preko požiralnikov v kanalizacijo.

3.2 Razlogi za investicijsko namero

Kakovostna infrastruktura za trajnostno mobilnost je osnovni razvojni problem občin, kot tudi države in EU, kar negativno vpliva tudi na nadaljnjo urbanizacijo in razvoj gospodarskih in podjetniških dejavnosti, na povečanje splošne konkurenčnosti območja, na zagotavljanje lažjega in hitrejšega dostopa do trga dela in do ustreznih javnih storitev itd. Poleg zagotavljanja ustrezne prometne infrastrukture pa je potrebno le-to urediti celostno oziroma je potrebno vzpostaviti celostno, trajnostno urejen promet. Strateški dokumenti države in regije poudarjajo pomen zagotovitve ustrezne povezanosti v regiji in državi v smislu zagotavljanja trajnostne mobilnosti. Poseben poudarek je na izboljšanju dostopnosti in na razvoju celostne trajnostne in dostopne mobilnosti v urbanih območjih. Pomembno je zadovoljiti potrebe po mobilnosti in obenem zmanjšati promet ter zagotoviti ustrezno prometno povezanost občine s sosednjimi občinami za krepitev konkurenčnosti občine in zagotovitev varne prometne infrastrukture. Potrebno je zadovoljiti potrebo vsakogar po premikanju, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Cestna infrastruktura mora v naselju zagotavljati prometno (povezovalno in dostopno) in bivalno funkcijo mest, ki vključuje prostorsko, socialno, okoljsko in ekonomsko funkcijo. Promet je pomemben vir emisij toplogrednih plinov in kot tak pospešuje podnebne spremembe, saj emisije iz prometa kljub bistvenim tehnološkim izboljšavam naraščajo. Med dolgoročnimi negativnimi učinki mobilnosti, ki temelji na avtomobilih, je ob emisijah in porabi energije hud problem suburbanizacija večjih urbanih središč z mnogimi škodljivimi posledicami za okolje, prostor, družbo in gospodarstvo. Odgovor na opisane probleme je **trajnostna mobilnost**, katere cilj je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati osebni motorni promet. Med trajnostne prometne načine prištevamo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet.

Pešačenje in kolesarjenje sta najbolj trajnostna načina mobilnosti s številnimi pozitivnimi učinki, ki sežejo na različna področja – na primer področje osebne zdravja, osebne proračuna, družabnosti in okolja. Primerna sta predvsem za krajše razdalje, kar ob upoštevanju ozaveščenosti prebivalcev o trajnostni mobilnosti odlično dopolnjuje druge načine trajnostne mobilnosti, na primer javni promet ali sopotništvo.

Občina Ajdovščina želi ponovno vzpostaviti pogoje, ki bodo občane vabili k vsakodnevni pešačenju in kolesarjenju. Ključno je, da pri tem sodelujejo občina s svojimi posegi in prebivalci s trudom za spremembe k bolj zdravim in trajnostnim potovalnim navadam. Predvsem na manjših razdaljah in v gostejših mestnih območjih je predvsem hoja pogosto najučinkovitejši in časovno zelo konkurenčen prometni način. V Ajdovščini pešačijo večinoma le še prebivalci iz središča mesta. Razlog za to je v pomanjkanju in slabi urejenosti pešpoti, predvsem v industrijsko-trgovski coni Ajdovščina, ki velja za pešce neprijazno, pa tudi v samem središču mesta ter okoliških naseljih (Cesta, Lokavec, Potoče, Žapuže). Obstoječi pločniki so preozki in nepovezani, zunaj mestnega središča pa jih pogosto sploh ni. Ponekod pešačenje otežujejo parkirana vozila. Podobno je tudi s kolesarskimi potmi. Le redkokje je kolesar na cesti dobrodošel. Zaradi velike količine prometa in visokih hitrosti je posebej nevarna regionalna cesta poleg nevarnih javnih poti oziroma zbirnih mestnih cest, ponekod pa kolesarji vozijo po pločnikih. Ob javnih ustanovah ni ustreznih mest za parkiranje koles. Kolesarske steze in povezave so skupaj z javnim prometom najšibkejša področja urejanja prometa v občini.

Kolesarjenje je predvsem kot rekreacija v občini že močno prisotna, saj občina, kljub zahtevnemu terenu, nudi idealne pogoje zanj. Kolesarjenje kot način trajnostne mobilnosti pa je v porastu. Predvsem v mestu bi lahko kolesarjenje postalo eden od glavnih načinov mobilnosti. Danes se promet s kolesi večinoma odvija po pločnikih, kjer so ti prisotni, sicer pa po voziščih. S tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil. Kolesarske površine

v mestu niso urejene. Ravno tako ni poskrbljeno za varno in udobno parkiranje koles v mestu, niti pred objekti za javno funkcijo. Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v občini niso dobre, saj prometna infrastruktura namenjena za kolesarje, ki bi povezovala naselja z mestnim središčem ali med seboj (sploh) ne obstaja, tako da trenutno stanje v občini ni ravno vzpodbudno. Trenutno do večine šol in ostalih pomembnih javnih institucij ne vodijo sklenjene in varne kolesarske poti. Posledica je dejstvo, da večina otrok prihaja v osnovne šole na neaktiven način tako, da jih starši z osebnimi avtomobili ali šolski avtobusi pripeljejo od vrat do vrat. Ravno tako pa se tudi občani odločajo večinoma za uporabo avtomobila ko opravljajo dnevne obveznosti (trgovina, služba, druženje ipd.). **Trenutno okolje ni ustrezno prilagojeno pešcem in kolesarjem, kar močno omejuje dostopnost in posameznikovo izbiro prometnega načina ter ga spodbuja k uporabi osebnega avtomobila čim bolj »od vrat do vrat«.** Ker to praviloma ni mogoče, nastajajo prometna gneča in zastoji, visoki eksterni stroški zaradi parkiranja in velika degradacija urbanega javnega prostora. Hoja in kolesarjenje pa imata kot blaga fizična aktivnost tudi dokazane neposredne pozitivne učinke na zdravje, zaradi zmanjšanja emisij na okolje pa tudi posredne.

Na območju, kjer je predvidena ureditev kolesarskih površin in hodnika za pešce (pločnika), trenutno ni označenih ločenih površin za pešce in kolesarje. Kolesarji zato uporabljajo cestišče, ki je namenjeno motornemu prometu, ali hodnik za pešce. Na obravnavanih odsekih, predvsem na odseku 3, se pojavlja velik problem s parkiranjem avtomobilov, ker število obstoječih parkirnih mest ne zadosti številu uporabnikov, ki želijo parkirati svoje vozilo predvsem v določenih obdobjih dneva. V mestu obstaja tudi problem z onesnaževanjem zraka. K temu veliko prispeva veliko število motornega prometa v centru mesta. Z ureditvijo varnih kolesarskih površin in površin namenjenih pešcem na obravnavanih odsekih bi se povečalo število uporabnikov koles oziroma bi občani na krajše razdalje raje odhajali peš, kar pa bi posledično zmanjšalo število uporabnikov motornih vozil. Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem območju mesta. Povečano število pešcev in uporabnikov kolesa ter posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivalo tudi na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Ravno tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile. Poleg tega se z izvedbo navedenih odsekov želi nadaljevati izvedbo kolesarskih in peš povezav po celotnem mestnem območju Ajdovščine.

Glavni razlog za izvedbo investicijskega projekta (temeljni razlogi za investicijsko namero) je zagotoviti privlačno, dostopno, varno in hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce ter varno, udobno, dostopno in pregledno kolesarsko povezavo (infrastrukturo za kolesarje) na odseku Goriške in Vipavske ceste v mestu Ajdovščina, ki je na predvidenem območju trenutno ni. S tem bi izboljšali pogoje za peš in kolesarski promet. Novozgrajena in rekonstruirana infrastruktura za pešce in kolesarje bi povezala vse dele mesta v smeri vzhod-zahod (povezala bo kompleks obrtno trgovske/poslovne cone, območje osnovne šole in vrtca, območje objektov javne uprave (UE Ajdovščina, OOO Ajdovščina), poslovno stanovanjskih objektov in stanovanjski del mesta Ajdovščina z mestnim jedrom Ajdovščine). S tem bi se rešili problemi, ki izhajajo iz obstoječega stanja, opisanega v poglavjih 2.2 in na začetku tega poglavja. Izvedba projekta je tako rekoč nujna, saj se bo z njegovo izvedbo prispevalo k reševanju problematike varnosti pešcev in kolesarjev kot udeležencev v prometu ipd. Iz vsega navedenega sledi, da so **temeljni razlogi za investicijsko namero** (namenji, ki jih želimo z izvedbo operacije doseči) naslednji:

- ⇨ implementacija evropskih in nacionalnih programov in strategij na področju trajnostne mobilnosti ter ukrepov, ki izhajajo iz CPS Občine Ajdovščina, na področju hoje in kolesarjenja; ter s tem prispevati k izvajanju nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti;
- ⇨ izboljšanje prometne in varnostne razmere za pešce in kolesarje na območju mesta Ajdovščina ter tako povečanje območja za pešce in kolesarje v mestu in občini; ter s tem izboljšanje mobilnosti in dostopnosti do posameznih območij mesta;
- ⇨ umirjanje motoriziranega prometa z zožitvijo vozišča Goriške in Vipavske ceste ter ukinitvijo dveh zavijalnih pasov;
- ⇨ izvesti dva odseka kolesarske povezave t.j. kolesarske povezave, ki teče skozi mesto Ajdovščina, v okviru regionalnih kolesarskih povezav Severno primorske regije;

- ⇒ želja po izboljšanju potovalnih navad ter samega zdravja občanov;
- ⇒ dvig kakovosti življenjskega, delovnega in bivanjskega prostora v urbanih območjih občine;
- ⇒ spodbujanje uporabe kolesa kot »čistega transportnega sredstva« oziroma kot alternativne oblike prevoza ter s tem zmanjšati obremenitev okolja z izpušnimi plini in s hrupom, prispevati k zmanjšanju prometnih zastojev in povečanju varnosti v prometu;
- ⇒ zagotovitev kakovostnih storitev javne gospodarske službe za vse prebivalce, obiskovalce in gospodarske objekte na območju (lokaciji) obravnave tega investicijskega projekta ter posredno tudi same Občine Ajdovščina ter zagotovitev visoke kakovosti vseh javnih storitev v občini;
- ⇒ vzpostavitev kakovostnejšega življenjskega, bivanjskega okolja;
- ⇒ izboljšanje pogojev za parkiranje v mestu in prihrank na času s povečanjem peš prometa in uporabe kolesa kot načina prevoznega sredstva za dnevne migracije;
- ⇒ vzpodbujanje zdravega življenjskega sloga prebivalcev ter izboljšanje javne podobe kolesarjev med prebivalci;
- ⇒ izboljšanje videza in privlačnosti okolice ter vzpodbujati možnosti za nadaljnji razvoj kraja, zlasti na področju dostopnosti, varnosti, društvenih aktivnosti, športa ipd.;
- ⇒ vzpostavitev infrastrukturnih pogojev za prometno varnost, socialno privlačno ter odprto in vsem dostopno občino;
- ⇒ zagotovitev pogojev za nadaljnji okoljski, gospodarski, družbeno-ekonomski in demografski razvoj obravnavanega območja, okoliških naselij in občine;
- ⇒ pripomoči k doseganju razvojnih ciljev Občine Ajdovščina.

Z izvedbo projekta se tako želi zadovoljiti različne potrebe, med katerimi izstopa predvsem potreba po kvalitetnejšem bivalnem okolju. Ostale potrebe, ki jih bo zadovoljevala izvedba projekta, so:

- potreba po izboljšanju prometne varnosti;
- potreba po izboljšanju pogojev za pešce;
- potreba po izboljšanju varnosti otrok;
- potreba po izboljšanju infrastrukturne urejenosti občine;
- potreba po izboljšanju izgleda in urejenosti naselja ter
- že omenjena potreba po izboljšanju splošnih pogojev bivanja za tamkajšnje prebivalce.

4 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

4.1 Razvojne možnosti in cilji investicijskega projekta

4.1.1 Razvojne možnosti investicijskega projekta

Cestni promet stalno narašča, več se poraba goriv, povečuje se število nesreč, zastojev, količina emisij toplogrednih in strupenih plinov, ki vplivajo na poslabšanje zdravja ljudi, zmanjšuje pa se število uporabnikov javnega prevoza, ukinjajo se železniške in avtobusne proge, prizadeti pa so predvsem socialno šibkejši, starejši, otroci in prebivalci oddaljenih krajev. Gradi se nove in širi stare ceste, porablja velike vsote denarja; socialni, gospodarski in okoljski stroški so ogromni, pa vendar nič ne kaže na to, da bi se trendi obrnili na bolje. Takšno stanje zagotovo ni trajnostno. Izziv, ki mu je potrebno posvetiti veliko pozornost, je najti rešitev za usklajevanje ekonomske rasti in socialnih zahtev po mobilnosti ob zmanjševanju okoljskih in drugih stroškov prometa ter varovanju naravnih virov.

Zaradi naraščanja emisij toplogrednih plinov iz osebnega prometa se kakovost zraka v mestih slabša. Dosedanja praksa razvoja, ki daje prednost osebnim vozilom pred trajnostnimi načini prevoza, se počasi opušča, saj je dolgoročno postila velike negativne posledice. To je razlog, da se je pričelo s celovitim načrtovanjem trajnostne mobilnosti na urbanih območjih. Urbano okolje se danes sooča s problemi prekomernega onesnaževanja, s prometnimi zastoji, prometno nevarnimi odseki ter s tem posledično slabšo kakovostjo življenjskega prostora v urbanih območjih.

Evropa je že sredi 90-ih ugotovila, da se duši v izpušnih plinih in hrupu avtomobilov, ne da bi se pri tem njena mobilnost povečevala. Prizadevanja po zaščiti okolja in prelomu vezi med gospodarskim razvojem ter povečanjem transporta segajo v začetek 21. stoletja, ko je Evropska komisija predlagala novo transportno politiko, ki bi nas lahko pripeljala do bolj trajnostne mobilnosti. Slovenija je ob vstopu v EU doživela kar 70% dvig cestnega prevoza, zaradi česar se je bilo potrebno strateško lotiti področja mobilnosti, ki bo ob zagotavljanju učinkovite oskrbe gospodarstva omogočalo varnost in učinkovitost prometnega sistema, varovanje naravnega in kulturnega okolja ter smotno rabo javnih financ. Danes se spodbuja trajnostne načine mobilnosti – ljudi se poskuša prepričati k večji uporabi sredstev javnega prevoza, uporabi koles ipd. Pa vendar je zmanjšanje osebne uporabe netrajnostnih oblik prevoza zasebna odločitev, pri čemer so razlogi zanj lahko različni – zmanjševanje stroškov prevoza, potreba po večji fizični aktivnosti, okoljska odgovornost ipd. Še vedno pa se bomo ljudje o izbiri vrste prevoza odločali glede na udobje, hitrost, prilagodljivost, zasebnost.

Celovito načrtovanje prometa v slovenski praksi pomeni nov pristop urejanja prometa. Sloni na trajnostnih načelih urejanja prostora – ob hkratnem zagotavljanju razvoja poudarja pomen kakovosti bivalnega okolja in skrbi za vključenost različnih socialnih skupin. Posledica je učinkovit in hiter promet s hkratnim minimalnim negativnim vplivom na okolje in naše zdravje. Pristop celostnega načrtovanja prometa se v številnih ključnih izhodiščih razlikuje od tradicionalnih pristopov. Izvajanje in upoštevanje strategije pomeni začetek razvoja lokalnega prometa v smer, ki vodi do prijetnega mesta, polnega uličnega vrveža, z dobro razvitim, s hitrim in z učinkovitim javnim prometom na račun bolj izkoriščenih prometnih površin, čistejšega okolja, manj hrupa in večje prometne varnosti. Učinki, ki jih imajo ureditve prometa na lokalnih ravneh, vplivajo na različna področja, predvsem na okolje, počutje in na zdravje. Posredno pa kakovostno urejen promet in javni prostori, namenjeni pešcem, bistveno povečujejo varnost in zmanjšujejo število nezgod. Koristi naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih (boljše kolesarske in peš povezave, dobro delujoči javni promet, več zelenih in odprtih

površin, namenjenih druženju in preživljanju prostega časa), boljšem zdravju prebivalcev in v izboljšanju ekonomske slike območja.

Prihodnost mestnega prometa je zagotovo v hoji in kolesarjenju. Osnovni namen prometa na splošno je omogočiti ljudem dostopnost v prostoru in posledično dostop do dobrin, storitev in aktivnosti. Hoja je pri tem posebej pomembna, saj hkrati nastopa kot dopolnitev prometnega sistema, kot samostojni prometni način in kot nujni del ponudbe javnega potniškega prometa. Zanašanje na en sam prometni način vedno predstavlja določeno mero tveganja, zato je zagotavljanje dodatnih prometnih načinov načeloma vedno dobrodošlo za boljšo dostopnost. Na manjših razdaljah in v gostejših mestnih območjih je hoja pogosto tudi najučinkovitejši in časovno zelo konkurenčen prometni način. Zato grajeno okolje, ki ni dobro prilagojeno pešcem, močno omejuje dostopnost in posameznikovo izbiro prometnega načina ter ga spodbuja k uporabi osebnega avtomobila čim bolj »od vrat do vrat«. Ker to praviloma ni mogoče, nastajajo prometna gneča in zastoji, visoki eksterni stroški zaradi parkiranja in velika degradacija urbanega javnega prostora. Hoja ima kot blaga fizična aktivnost tudi dokazane neposredne pozitivne učinke na zdravje, zaradi zmanjšanja emisij na okolje pa tudi posredne. Hoja je najbolj naraven, demokratičen, zdrav in socialno pravičen način premikanja. Ne povzroča izpustov in drugih vplivov na okolje, v primerjavi z drugimi prevoznimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Primerna je za krajše razdalje (do 2 km), kar se ujema z značilnostjo zgradbe večine naselij v Sloveniji in povprečno dolžino opravljenih poti v njih. Hoja je ključna, saj se tudi vse poti z avtomobilom in javnim prevozom začnejo in končajo z njo. Je drugi najpogostejši način premikanja v slovenskih naseljih, čeprav njen delež že desetletja upada. Pri celostnem prometnem načrtovanju je hoja tista, za katero moramo prednostno zagotoviti dobre razmere. Kljub veliki količini podatkov o prometu, je podatkov o hoji kot prometnem načinu izjemno malo. Kot opozarja Evropska komisija, je tudi zaradi pomanjkljivih podatkov pomen hoje podcenjen. Večina poti vključuje dele, ki jih prehodimo in čeprav teh poti statistika ne šteje kot hojo, je nujno povsod zagotoviti (javno) infrastrukturo za prvih ali zadnjih nekaj metrov že zaradi teh poti. Kolesarjenje ima izjemno pozitiven ekonomski, okoljski in zdravstveni učinek. Za krajše poti je kolo veliko bolj praktično in ugodno, ker cilj dosežemo praviloma hitreje kot z avtomobilom. Z uporabo kolesa uporabnik nima skrbi z iskanjem mesta za parkiranje ali skrbi za poškodbo avtomobila. Kolesarjenje je primeren način mobilnosti za krajše, dnevne migracijske razdalje. Je zdrav način premikanja in ne povzroča izpustov in drugih vplivov na okolje, v primerjavi z drugimi prevoznimi sredstvi (JPP, avtomobili ipd.). Ravno tako ne povzroča problemov parkiranja ipd. Neposredni učinek kolesarjenja naj bi bil zmanjšanje števila avtomobilov na ulicah in s tem bolj tekoč promet. V tem kontekstu lahko računamo tudi na zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic. Manj avtomobilov in več koles pozitivno znižuje raven hrupa v mestu ter vpliva na koncentracije prašnih delcev, dušikovih oksidov, troposferskega ozona, benzena ter drugih škodljivih spojin in delcev v ozračju urbanega okolja.

Oblikovanje in zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad v Ajdovščini. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila,...) se bodo znižali eksterni stroški prometa na ravni mesta in občine. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z izvedbo projekta se bo tako prispevalo k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Občine Ajdovščina, izhajajoč iz vizije razvoja prometa Občine Ajdovščina.

VIZIJA RAZVOJA PROMETA OBČINE AJDOVŠČINA

»Občina Ajdovščina bo v prihodnje razvoj prometa načrtovala celovito in usklajeno, na temeljih obstoječega stanja in prepoznanih potencialov ter z namenom povišanja kakovosti bivanja. Prizadevala si bo za urejanje prijetnih javnih prostorov po meri človeka, pri čemer bo v prvi vrsti zagotavljala dobre pogoje za vse občane, predvsem za ranljive skupine. Javni prostori bodo namenjeni srečevanju in druženju, nekateri izmed njih pa bodo namenjeni le pešcem in kolesarjem. Občina si bo prizadevala tudi za urejanje tranzitnega in dostavnega prometa, tako da bo ta čim manj moteč za lokalne prebivalce. Kot ena izmed občin severnoprimorske regije bo spodbujala in sodelovala pri razvoju javnega potniškega prometa, s čimer bo okrepila tudi svojo prepoznavnost in dostopnost. Dobra praksa se mora v prvi vrsti osredotočiti na izboljšanje pogojev za pešačenje in kolesarjenje ter razbremeniti javni prostor avtomobilov. Pri tem bo treba posebno pozornost nameniti ranljivim skupinam, ki bi jim ureditve morale zagotavljati nemoteno in varno gibanje.«

Pri načrtovanju prometne infrastrukture v Občini Ajdovščina pred pričetkom izdelave CPS je pogosto manjkal prav strateški pogled v prihodnost, saj gradnja novih prometnic pogosto rešuje težave le kratkoročno, dolgoročno pa povzroča nemalo težav, tudi z vzdrževanjem. Občina Ajdovščina bo zato ta prometni vidik bolj upoštevala tudi pri razvoju in umeščanju dejavnosti v prostor, na primer gospodarstva, posebej turizma in družbenih dejavnosti. S strategijo bi med drugim želeli vzpostaviti dobro prakso strateškega odločanja, ki bo z vpetostjo v druga področja delovanja občine povzročila boljše ekonomske, okoljske in družbene učinke.

4.1.2 Namen in cilji investicijskega projekta

Osnovni namen investicijskega projekta je ureditev povezane, varne, udobne in privlačne ter kolesarjem prijazne infrastrukture (infrastrukture za kolesarje) ter privlačno, dostopno in varno, hodljivo² grajeno infrastrukturo za pešce³. Namen izvedbe projekta je tudi zagotovitev večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom.

Z izvedbo projekta se bo prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti na urbanem območju občine, ki daje v ospredje človeka ter s tem izboljšuje kakovost njegovega bivanjskega okolja. S tem se bo zagotovilo primerno infrastrukturo za trajnostno mobilnost in njeno uporabnost ter tudi možnost izbire trajnejših oblik prevoza po mestu. Z vzpostavitvijo kvalitetnega urbanega okolja, načrtovanega po meri ljudi in ne avtomobilov, se bo prebivalcem omogočilo višjo kakovost bivanja in se jih bo hkrati nagovorilo k pogostejšemu izboru hoje in kolesarjenja kot potovalnega načina. **Ukrepe se izvedlo z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje** (večja prehodnost in dostopnost, hitrost potovanja, skrajšanje povezav, povečanje širine površin).

Specifični cilj investicijskega projekta je stvarne narave, in sicer na območju mesta Ajdovščina, na odseku Goriške in Vipavske ceste v načrtovanem obdobju **zgraditi ter urediti udobno, varno, privlačno, dostopno, hodljivo grajeno in atraktivno prometno infrastrukturo za pešce in kolesarje**, vključno s spremljajočo infrastrukturo, ki zajema:

- ⇨ izgradnjo in ureditev **kolesarske poti povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m**, od tega:
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m
- ⇨ izgradnjo in ureditev **pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m**, od tega:
 - ⇨ pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m
 - ⇨ pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m
 - ⇨ pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m
- ⇨ rekonstrukcijo vozišča Vipavske ceste in Stanovanjske ceste;
- ⇨ dopolnitev in ureditev **javne razsvetljave** na celotnem območju urejanja;
- ⇨ postavitev ustrezne **urbane opreme (klope in koši za smeti)**;
- ⇨ postavitev **2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje** ter
- ⇨ izvedbo **ustrezne zasaditve** območja.

V okviru projekta se bo tako zgradilo **kolesarsko infrastrukturo (kolesarsko pot)** ter **infrastrukturo za pešce (pločnik)** s ciljem ureditve površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščine na odsekih glavnih mestnih vpadnic,

² Hodljivost pomeni privlačnost grajenega okolja za hojo. Pove nam kako prostor podpira in spodbuja hojo kot prometni način. Hodljiv prostor pešcem zagotavlja udobje in varnost. Prebivalcem in obiskovalcem pa omogoča dovolj hitro in brez napore dostopnost do različnih destinacij in jim ponuja vizualno zanimivo okolje predvsem po omrežju poti.

³ Cestna infrastruktura mora v naselju zagotavljati prometno (povezovalno in dostopno) in bivalno funkcijo mest, ki vključuje prostorsko, socialno, okoljsko in ekonomsko funkcijo. V funkciji prometne infrastrukture so za pešce vse javne površine, torej površine v javni lasti, pa tudi vse ostale javno dostopne površine, ne glede na lastništvo. V mestih tako javno infrastrukturo za pešce predstavljajo vsaj ceste, ulice, trgi, parki, prehodi, pasaže, arkade, stopnišča, mostovi, podhodi in nadhodi, pešpoti, pa tudi dvigala, tekoče stopnice in druge naprave.

t.j. Goriške in Vipavske ceste. Z izvedbo projekta se želi pešcem in kolesarjem zagotoviti varen in prijazen prostor za njihovo gibanje, hkrati pa se želi v mestno središče pripeljati obiskovalce s kolesom in peš ter tako razbremeniti mestno središče motoriziranega prometa. Z enotno in kolesarju in pešču prijazno infrastrukturo želi Občina Ajdovščina tudi promovirati in spodbujati trajnostno mobilnost ne samo v mestu, temveč tudi širše.

S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti peš in kolesarskega prometa in izboljšanja dostopnosti s kolesi in peš v občini je ključnega pomena izgradnja ustrezne prometne infrastrukture namenjene kolesarskemu in peš prometu. Z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav se bodo obstoječe kolesarske povezave med sabo povezale, podaljšala se bodo potovanja s kolesi in posledično se bo povečala varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, saj se bo z izgrajenim omrežjem kolesarskih povezav zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu. Izvedba projekta bo zagotovila pozitiven učinek na dvig kvalitete in privlačnosti urbanega/mestnega prostora ter s tem tudi neposredno vplivala na dvig kakovosti življenjskih in bivanjskih pogojev občanov.

Z izpeljavo investicijskega projekta bodo doseženi naslednji splošni, neposredni cilji:

- ⇨ izboljšati prometne in varnostne razmere za pešce in kolesarje na območju mesta Ajdovščina;
- ⇨ povečati območje za pešce in kolesarje v mestu in občini;
- ⇨ izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje (zagotoviti varne in udobne pločnike in kolesarske poti) ter s tem izboljšati potovalne navade ter samo zdravje občanov;
- ⇨ zagotoviti ločeno kolesarsko stezo in ločen pločnik s pasom granitnih kock;
- ⇨ zgraditi oziroma urediti del mreže Regionalne kolesarske povezave Severno primorske regije, ki poteka skozi mesto Ajdovščina;
- ⇨ s kolesarsko povezavo povezati območja mesta Ajdovščina z različno namensko rabo (območje obrtno trgovske/poslovne cone, območje osnovne šole in vrtca, objektov javne uprave (UE Ajdovščina, OOO Ajdovščina), poslovno-stanovanjskega območja, stanovanjskega območja in mestnega jedra);
- ⇨ povezati intermodalna vozlišča mesta Ajdovščina;
- ⇨ zagotoviti površine za peš promet, ki omogočajo neovirano in samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih;
- ⇨ vsem objektom in javnim površinam ob cesti omogočiti neposreden dostop do pločnika;
- ⇨ z zožitvijo vozičča uvesti ukrep umirjanja motoriziranega prometa;
- ⇨ izboljšati mobilnost in dostopnost do posameznih območij mesta;
- ⇨ implementacija ukrepov, ki izhajajo iz sprejete Celostne prometne strategije Občine Ajdovščina;
- ⇨ povečati delež pešcev in kolesarjev glede na obstoječe stanje;
- ⇨ prilagoditi okolje pešcem in kolesarjem;
- ⇨ dvigniti življenjsko raven prebivalstva na obravnavanem območju zaradi urejene infrastrukture;
- ⇨ izboljšati videz in privlačnost okolice, kjer se bo izvajala operacija;
- ⇨ vzpostaviti možnosti za nadaljnji razvoj kraja, zlasti na področju dostopnosti, varnosti, društvenih aktivnosti, športa ipd.;
- ⇨ izboljšati bivanjske in prometne navade lokalnega prebivalstva;
- ⇨ prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti ter s tem izboljšati kakovost zraka v mestu ter povezanost na urbanih območjih občine;
- ⇨ prispevati k zmanjšanju prometnih zastojev in povečati varnost v prometu (zmanjšati število prometnih nesreč v katerih so udeleženi pešci in kolesarji), tako da se loči prometne tokove motoriziranega prometa od peš in kolesarskega prometa;
- ⇨ spodbuditi uporabo alternativnih oblik prevoza (kolo) in s tem zmanjšati obremenitev okolja z izpušnimi plini oziroma s hrupom;
- ⇨ izboljšati kakovost življenjskega in bivanjskega prostora v urbanih območjih;
- ⇨ zagotoviti enakomerni dostop do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo;
- ⇨ povečati zadovoljstvo prebivalcev, obiskovalcev, turistov ipd. z izvedbo ustrezne prometne ureditve;
- ⇨ prispevati k izvajanju nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in z izvajanjem ustreznih omilitvenih, prilagoditvenih ukrepov;

- ⇨ zagotoviti pogoje za povečanje uporabe »čistih transportnih sistemov«;
- ⇨ vzpostaviti infrastrukturne pogoje za prometno varnost, socialno privlačno ter odprto in vsem dostopno občino;
- ⇨ posredno vplivati na boljšo kakovost življenja posameznih ranljivih skupin prebivalcev;
- ⇨ zagotoviti dostopnost in pretočnost vsem skupinam uporabnikov prometnega sistema;
- ⇨ povečati privlačnost in kakovost mestnega/urbanega okolja ter s tem izboljšati podobo občine;
- ⇨ zmanjšati negativne vplive motoriziranega prometa in prometne infrastrukture na okolje;
- ⇨ boljši pogoji parkiranja v mestu in prihranek na času s povečanjem uporabe kolesa kot načina prevoznega sredstva kot dnevne migracije;
- ⇨ promovirati trajnostno mobilnost;
- ⇨ izboljšati javno podobo kolesarjev med prebivalci;
- ⇨ vzpodbuditi zdrav življenjski slog prebivalcev;

Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestu in njegovi okolici ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih, povečanju prometne varnosti in k uresničevanju občinskih, regionalnih, državnih in EU razvojnih programov, ki se nanašajo na trajnostno mobilnost ter trajnostno rabo in proizvodnjo energije in pametna omrežja. Obenem pa bo občina zadovoljevala potrebe vseh prebivalcev po varnem življenjskem okolju, po zmanjševanju onesnaženosti okolja, izboljšanju bivanjskih pogojev prebivalstva ter povečanju atraktivnosti območja. Občina Ajdovščina je v ta namen tudi že izdelala in sprejela Celostno prometno strategijo (CPS), katere implementacija bo dolgoročno omogočila okoljski, gospodarski, demografski, družbeni in socialni razvoj na območju občine ter posledično tudi na območju sosednjih občin. Obravnavani investicijski posegi v okviru tega projekta bodo pripomogli k uresničevanju ciljev CPS občine. Z izvedbo investicijskega projekta želi Občina Ajdovščina dvigniti kakovost prometne infrastrukture in prometa na svojem območju ter vzpostaviti trajnostni prometni sistem, kar bo izboljšalo kakovost bivanja prebivalcev in povečalo možnosti občine za uspešen razvoj.

Investicijski projekt je smotno izvesti, ker omogoča nadgradnjo oziroma izboljšanje trenutnega stanja na področju trajnostne urbane mobilnosti in trajnostne prometne dostopnosti v občini, le-to pa vodi v izboljšanje prometne varnosti pešcev in kolesarjev, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi, kar posledično vodi v spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije oziroma za opravljanje vsakodnevnih obveznosti po mestu, v usklajen razvoj družbene infrastrukture in v zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa in prometne infrastrukture na okolje.

4.2 Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi strategijami in politikami

4.2.1 Usklajenost investicijskega projekta z občinskimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi

Investicijski projekt je skladen/usklajen z občinskimi razvojnimi potrebami, strategijami, politikami, dokumenti in programi ter je bil s potrditvijo DIIP-a (št. sklepa o potrditvi: 351-85/2015 z dne 08.06.2018) vključen v **Načrt razvojnih programov Občine Ajdovščina** ter v Proračunu Občine Ajdovščina.

Investicijski projekt je tudi usklajen s **Celostno prometno strategijo (CPS) Občine Ajdovščina** in njenim akcijskim načrtom. Celostna prometna strategija Občine (CPS) je strateški dokument izrednega pomena za trajnostno načrtovanje prometa in reševanje vseh s prometom povezanih izzivov. Dokument ne prinaša samo razmisleka o boljše izkoriščeni prometni infrastrukturi, ampak konkretno s predlaganimi ukrepi opredeljuje, kako

bomo pozitivno vplivali na zadovoljstvo in zdravje ljudi ter okolje, povečali mobilnost prebivalcev in izboljšali dostopnost delovnih mest in storitev. Cilj CPS je opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov trajnostne mobilnosti.

CPS Občine Ajdovščina bo vizijo trajnostnega razvoja prometa uresničevala na podlagi ukrepov, ki so razvrščeni v štiri osnovne prioritete stebre oziroma področja. Posamezni ukrepi so povezani z enim, pogosteje pa z več področji in se med seboj prepletajo. Nekateri ukrepi podpirajo drug drugega in imajo v kombinaciji sinergijske, povečane učinke. Ukrepi in prioritete stebri celovitega urejanja prometa izhajajo iz ključnih ugotovitev analize stanja prometa v občini in mnenj občanov o potrebnih spremembah ter se osredotočajo na učinkovite, naložbeno skromnejše in do okolja prijaznejše ukrepe.

Štirje stebri celotnega načrtovanja prometa so:

- I. Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje po vsej občini.
- II. Omejevanje in umirjanje motornega prometa na račun odprtega javnega prostora.
- III. Vzpostavitev linij in vozniških redov javnega potniškega prometa skladno s potrebami.
- IV. Do človeka in okolja prijaznejša mobilnost.

Tabela 7: Skladnost obravnavanega investicijskega projekta s CPS Občine Ajdovščina.

STEBER I: Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje po vsej občini		
Kazalnik	Ciljna vrednost kazalnika	Dosežena vrednost kazalnika po izvedbi tega projekta
Štetje prometa (povečanje deleža pešcev in kolesarjev).	Povečanje za 10% do leta 2021.	Projekt posredno vpliva na ta kazalnik.
Izvedba kolesarskih poti.	Do leta 2021 izvesti cca 75 km kolesarskih poti.	V okviru projekta s bo zgradilo cca 1.247,0 m novih kolesarskih poti v okviru celovitega omrežja kolesarskih povezav, ki bodo povezane, neposredne, udobne, varne in privlačne za kolesarjenje.
Urnestitev stojal za kolesa – po številu lokacij in izvedba varne kolesarnice ob postajališčih (npr. centralna avtobusna postaja).	Do leta 2021 urediti 4 stojala za kolesa in izvesti 1 varno kolesarnico.	Izvedba projekta ne vpliva na doseganje tega kazalnika.
Ureditev območja Kastre – peš cone.	Izvedba do leta 2021.	Izvedba projekta ne vpliva na doseganje tega kazalnika.
Izvedba površin za pešce in kolesarje (po številu projektov).	Do leta 2021 izvedba 5ih projektov.	Z izvedbo projekta se bodo povečale površine za pešce in kolesarje (1 projekt)
Dogovor za postavitve polnilnic za električna vozila.	Izvedba dogovora do leta 2021.	Izvedba projekta ne vpliva na doseganje tega kazalnika.
STEBER IV: Do človeka in okolja prijaznejša mobilnost		
Kazalnik	Ciljna vrednost kazalnika	Dosežena vrednost kazalnika po izvedbi tega projekta
Spodbujanje in promocija.	Stalna naloga.	Izvedba projekta bo posredno pripomogla k spodbujanju in promociji trajnostne mobilnosti. (postavitve informativno obvestilnih tabel za promocijo hoje 2x).
Dogovor za postavitve polnilnic za električna vozila.	Izvedba dogovora do leta 2021.	Izvedba projekta ne vpliva na doseganje tega kazalnika.

Investicijski projekt je skladen s CPS Občine Ajdovščina, saj se osredotoča na skrb za izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje (trajnostno mobilnost). Investicijski projekt je usklajen s CPS Občine Ajdovščina neposredno preko doseganja ciljev Stebra I: »Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje po vsej občini«, saj bo pripomogel direktno k doseganju naslednjih kazalnikov:

- ⇒ Izvedba kolesarskih povezav
- ⇒ Izvedba površin za pešce in kolesarje (po številu projektov)

ter ciljev **Stebra IV: »Do človeka in okolja prijaznejša mobilnost«**, saj bo posredno pripomogel k doseganju kazalnika »Spodbujanje in promocija«.

Navedene kazalnike pa bo dosegal z izvedbo naslednjih ukrepov iz **Akcijskega načrta CPS:**

1. Izvedba kolesarskih poti na podlagi IDZ »Zasnove regionalnega kolesarskega omrežja Severne Primorske (Goriške razvojne) regije.
2. Pločnik Vipavska cesta – površine za pešce in kolesarje.
3. Prilagoditev površin za pešce za gibalno ovirane osebe.

4.2.2 Usklajenost investicijskega projekta z drugimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi v Sloveniji in EU

Investicijski projekt je skladen z usmeritvami in cilji razvojnih strategij in dokumentov ter z zakonodajo v Sloveniji in EU. Naložba v javno infrastrukturo v občini bo pripomogla k rasti in zblizovanju območja razvitosti z ostalimi območji, gospodarski, družbeni, okoljski in trajnostni razvoj ipd., kar pomeni, da usklajenost investicijskega projekta s cilji in strategijami strateških dokumentov, zakonov in politik v Sloveniji pomeni njegovo usklajenost tudi z mednarodnimi listinami. **Obravnani investicijski projekt je skladen z naslednjimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti, zakoni in programi:**

- ⇒ Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030; 12/2017);
- ⇒ Strategija Evropa 2020;
- ⇒ Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020;
- ⇒ Regionalnega razvojnega programa Severno primorske regije 2014-2020;
- ⇒ Bela knjiga EU o prometu: Načrt za enotni evropski prometni prostor (EK, 2011);
- ⇒ Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (2015);
- ⇒ Resolucija o prometni politiki RS (2016);
- ⇒ Strategija pametne specializacije (2015);
- ⇒ Politika urejanja prostora Slovenije;
- ⇒ Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS);
- ⇒ Nacionalni program varstva okolja.

Tabela 8: Skladnost obravnavanega investicijskega projekta z razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti, zakoni in programi v Sloveniji in EU.

Razvojni dokument, strategija, program	Opis usklajenosti/skladnosti projekta
Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030)	<p>SRS 2030 je krovni razvojni dokument Republike Slovenije, ki temelji na usmeritvah Vizije razvoja Slovenije 2050, razvojnem izhodišču in mednarodnih zavezah Slovenije ter trendih in izzivih na regionalni, državni, evropski in globalni ravni. Le-ta vključuje tudi cilje trajnostnega razvoja za uresničevanje globalnega razvojnega načrta Agende za trajnostni razvoj do leta 2030, ki je bila sprejeta v okviru OZN (Agenda 2030). Osrednji strateški cilj SRS 2030: Slovenija, država kakovostnega življenja za vse t.j. zagotoviti kakovostno življenje za vse, ki se ga bo uresničilo z uravnoveženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. S petimi strateškimi usmeritvami in dvanajstimi medsebojno povezanimi razvojnimi cilji postavlja nova dolgoročna razvojna strategija temelje razvoja Slovenije. Z vključevanjem ciljev trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov pa Slovenijo uvršča med države, ki so prepoznale pomen globalne odgovornosti do okolja in družbe. SRS 2030 opredeljuje 5 strateških usmeritev, ki bodo pripomogle k višji kakovosti življenja ljudi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba, - učenje za in skozi vse življenje, - visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse, - ohranjeno zdravo naravno okolje in - visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

	<p>Obravnavani investicijski projekt bo neposredno zasledoval dve strateški usmeritvi, in sicer vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba ter ohranjeno zdravo naravno okolje, saj se ne posredno ujema z Razvojnimi ciljem 1: Zdravo in aktivno življenje, ki se osredotoča za kakovostno življenje vseh generacij prebivalstva s pomenom zdravega in aktivnega življenjskega sloga skozi celoten življenjski cikel (gibalne navade prebivalcev; ključnega pomena za zdravje in blaginjo prebivalstva pa je tudi ohranjanje zdravega naravnega okolja, prilagajanje podnebnim spremembam in uspešno blaženje njihovih posledic ipd., na kar pa bo vplivala izvedba investicijskega projekta) ter Razvojnimi ciljem 8: Nizkooglično krožno gospodarstvo, saj je za doseg navedenega cilja predvidena aktivnost tudi zagotavljanje, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkooglično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in s povečanjem deleža javnega potniškega prometa. Občina bo z izvedbo obravnavanega projekta zasledovala navedene razvojne cilje iz SRS 2030, saj iz vsega navedenega v tem dokumentu vidimo, da so cilji obravnavanega investicijskega projekta skladni z razvojnimi prioriteta in cilji SRS 2030.</p>
<p>Strategija Evropa 2020</p>	<p>Evropa 2020 je strategija, ki vsebuje vizijo socialnega tržnega gospodarstva Evrope. Poudarja pomen pametne, trajnostne in vključujoče gospodarske rasti kot načina za odpravo strukturnih pomanjkljivosti evropskega gospodarstva, za izboljšanje njegove konkurenčnosti in produktivnosti ter podporo trajnostnemu socialno-tržnemu gospodarstvu. Pomemben cilj Strategije Evropa 2020, ki ga zasleduje investicijski projekt, se nanaša na področje »Trajnostna rast«, vodilno pobudo: »Evropa, gospodarjenje z viri« podnebne spremembe in energijo, pri čemer je bistveno znižati emisije toplogrednih plinov, povečati učinkovitost rabe energije in povečati delež rabe energije iz obnovljivih virov.</p>
<p>Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike 2014-2020 (OP EKP 2014-2020)</p>	<p>OP EKP 2014-2020 je strateški izvedbeni dokument, ki je podlaga za črpanje 3,2 milijarde € razpoložljivih sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS) v obdobju 2014-2020. V dokumentu so opredeljena prednostna področja vlaganj v tekočem programskem obdobju in je skladen s Partnerskim sporazumom med Slovenijo ter Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da je zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija. Projekt je usklajen s cilji, in sicer s prednostno osjo 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, tematskim ciljem 4 »Podpora prehodu na nizkooglično gospodarstvo v vseh sektorjih«, prednostno naložbo 4.4 »Spodbujanje nizkoogličnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«, specifičnim ciljem 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«. Obravnavani investicijski projekt oziroma operacija bo neposredno prispevala k razvoju in promociji trajnostne mobilnosti in boljši povezanosti celotnega urbanega območja mesta, kar bo posledično zaradi ureditve ustrezne infrastrukture za peš in kolesarski promet (predmet operacije) izboljšalo kakovost zraka v mestu, zmanjšalo prometne zastoje, izboljšalo kakovost življenja na območju in povečalo prometno varnost za vse udeležence v prometu. Prispeval bo k uresničevanju kazalnika učinka »Število celotnih prometnih strategij v izvajanju« ter k doseganju specifičnega kazalnika rezultata »Znižanje emisij CO₂ osebnega avtomobilskega prometa«. Projekt bo zasledoval ukrepe iz izdelane in potrjene Celostne prometne strategije občine, z namenom zasledovanja ciljev trajnostne mobilnosti (celostnemu pristopu, ki temelji na celostnem konceptu mobilnosti za mesta in funkcionalna urbana območja).</p>
<p>RRP Severno primorske regije 2014-2020</p>	<p>Projekt je usklajen in posredno zasleduje tudi cilje RRP Severno primorske regije 2014-2020. Razvojna vizija regije: »Severno primorska regija bo ena od najuspešnejših srednjeevropskih regij. Z inovativnostjo in povezovanjem bo dosegala trajno in dolgoročno gospodarsko rast, ob tem pa ohranjala naravna in kulturna bogastva za kvaliteto življenja sedanjih in prihodnjih rodov«. Večjo uspešnost, prepoznavnost, razvojno in gospodarsko moč regije bodo spodbudili v okvirih in pogojih, ki jih vzpostavljajo država, direktive Evropske unije ter globalno soodvisen svet. Strateški cilji regije v programskem obdobju 2014-2020 so: dvigniti konkurenčnost, inovativnost v regiji in na ta način prispevati k večanju zaposlenosti v Goriški regiji predvsem s/z: spodbujanjem konkurenčnosti in inovativnosti v gospodarstvu, izboljšanjem kompetenc za povečanje zaposljivosti, povečanjem konkurenčnosti regionalne turistične destinacije Smaragdna pot in s spodbujanjem podjetniških pristopov k razvoju podeželja; izboljšati pogoje za kakovostnejše življenje prebivalcev regije predvsem z: izvajanjem ukrepov za zmanjšanje neenakosti in večanje socialne vključenosti prebivalstva, ohranjanjem in razvojem snovne in nesnovne dediščine in z zagotavljanjem ustreznih stanovanjskih pogojev; ter zagotoviti trajnostni, okoljski, prostorski in infrastrukturni razvoj regije predvsem s/z: spodbujanjem trajnostnega prostorskega razvoja regije, notranjim sodelovanjem in povezovanjem navzven, krepitvijo dostopnosti in trajnostne mobilnosti v podporo konkurenčnosti</p>

	<p>regije, ohranjanjem in varstvom okolja in s spodbujanjem učinkovite rabe in obnovljivih virov energije ter z ohranjanjem naravne in kulturne krajine.</p> <p>Investicijski projekt bo pripomogel k doseganju prvega (posredno tudi tretjega) strateškega cilja regije v programskem obdobju 2014–2020. Razvojno vizijo in strateške cilje bo regija uresničevala s programi, ukrepi in projekti v okviru navedenih treh razvojnih strategij oz. razvojnih prioritete, t.j.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dvig konkurenčnosti, inovativnosti in zaposlitvenih možnosti v regiji; 2. izboljšanje kakovosti življenja; ter 3. trajnostni, okoljski, prostorski in infrastrukturni razvoj regije. <p>Investicijski projekt bo po svojem osnovnem namenu omogočil doseganje ciljev Razvojne prioritete 3 »Trajnostni, okoljski, prostorski in infrastrukturni razvoj regije«, Ukrepa 2 (2/U3): »Krepitev dostopnosti in trajnostne mobilnosti v podporo konkurenčnosti regije«, katerega cilj je razviti prepoznavna, s podeželjem povezana središča in trajnostni razvoj regionalnega središča s čezmejno navezavo ter revitalizacija in razvoj prepoznanih problemskih območij; in sicer za Aktivnostjo 1: Razvoj prometne infrastrukture in trajnostne mobilnosti, v okviru projektov A1P3 »Projekti krepitve trajnostne mobilnosti (načrt trajnostne mobilnosti in prometne strategije, urejanje mirujočega prometa, peš con itd.)«, saj bo projekt pripomogel k uresničevanju cilja te aktivnosti, t.j. povezana in usklajena infrastrukturna opremljenost regije ter razvoj trajnostne mobilnosti.</p>
<p>Bela knjiga EU o prometu – Načrt za enotni evropski prometni prostor</p>	<p>Evropska komisija je leta 2011 sprejela dokument Belo knjigo EU o prometu - Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Med vizijo za konkurenčen in trajnosten razvoj obravnava tudi področja zmanjšanja emisij (podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60% zmanjšanja emisij) in mestno trajnostno mobilnost (učinkovito osrednje prometno omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet; čist mestni promet in dnevna migracija). V mestih naj bi se do leta 2030 prepolovilo uporabo avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu in vzpostavilo logistiko brez CO₂. Mestni promet naj bi temeljil na javnem potniškem prometu s povečanjem pogostosti storitev ter pešačenjem in kolesarjenjem. <i>K doseganju tega cilja pa bo omogočila tudi izvedbe tega projekta.</i></p>
<p>Strategija razvoja prometa v RS</p>	<p>Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je ključni dokument na področju razvoja prometa, ki je bil sprejet leta 2015. S sprejetjem tega dokumenta je RS začrtala smer razvoja prometa po vzoru drugih evropskih držav. Izvedba investicijskega projekta je usklajena s strategijo, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije: izboljšati mobilnost in dostopnost, zmanjšati porabo energije, izboljšati prometno varnost in varovanje, zmanjšati stroške uporabnikov ter zmanjšati okoljske obremenitve.</p>
<p>Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS</p>	<p>V letu 2016 sprejeta Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce Strategije razvoja prometa v RS (predlaga konkretne aktivnosti s področja cest, železnic, letalstva, pomorstva, javniškega potnega prometa kot tudi vlaganj v razvoj trajnostne mobilnosti). Resolucija vizije mobilnosti prebivalstva med drugim navaja: »Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu.« V okviru področja trajnostna mobilnost so kot prednostne kratko- in srednjeročne dejavnosti navedene tudi ureditve pločnikov in kolesarskih stez oziroma površin za pešce in kolesarje.</p>
<p>Strategija pametne specializacije</p>	<p>Strategija pametne specializacije je strategija za gospodarsko preobrazbo, s katero država ali regija opredeli svoje nišne priložnosti in se tako pozicionira na globalnih trgih. Sprejeta je bila septembra 2015. 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.</p>
<p>Politika urejanja prostora Slovenije</p>	<p>Politika urejanja prostora Slovenije je skupaj z Oceno stanja in teženj v prostoru Slovenije prvi prostorski dokument, s katerim Vlada Republike Slovenije v novem sistemu demokratične ureditve in tržnega gospodarstva določa smeri nadaljnjega urejanja prostora, te za prebivalce Slovenije izredno pomembne dejavnosti. Dokument navaja posamezne cilje politike prostora, med katerimi so opredeljeni naslednji cilji, ki jih zasleduje izvajanje projekta (Hladnik, 2002): z učinkovito prometno in drugo infrastrukturo omogočiti dostopnost do dobrin skupnega pomena, sprejeti izzive novih tehnologij, pospešiti prostorsko-lokacijsko učinkovitost, okoljsko sprejemljivost naložb ter preudarno rabo virov in s tem pripomoči k večji dolgoročni ekonomski učinkovitosti dejavnosti v prostoru; ter zagotoviti učinkovito upravljanje prostora in okolja ter naravnih vrednot in kulturne</p>

	<p>dediščine Slovenije, omogočiti enake možnosti dostopa do fizičnih struktur v prostoru ter do informacij in pravnih sredstev v zvezi z urejanjem prostora.</p>
<p>Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS)</p>	<p>Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa zasnovo urejanja prostora, njegovo rabo in varstvo. SPRS skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje. Prioritete v zasnovi so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi. SPRS opredeljuje, da se za skladen in uravnotežen gospodarski ter družbeni razvoj Slovenije in za razvoj vsakega njenega posameznega območja razvija urbani sistem, ki temelji na povezanem omrežju urbanih naselij. Na nacionalni, regionalni in lokalni ravni se spodbuja usklajeno načrtovanje in uresničevanje projektov s področja organizacije in delovanja gospodarstva, javnih služb in drugih dejavnosti v omrežju urbanih naselij. Operacija bo usklajena z naslednjimi cilji prostorskega razvoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij:</i> zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovito mobilnostjo. - <i>Racionalen in učinkovit prostorski razvoj:</i> usmerjenost dejavnosti v prostoru na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnotežen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja; - <i>Kvaliteten razvoj in privlačnost mest in drugih naselij:</i> zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja z ustrežno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene javne infrastrukture; - <i>Skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi:</i> skladen razvoj območij; - <i>Varstvo okolja:</i> zagotavljanje opremljenosti obstoječih in novih zemljišč za gradnjo, zagotavljanje ustrezne protipoplavne zaščite ter racionalno ravnanje s komunalnimi in drugimi odpadki.
<p>Nacionalni program varstva okolja</p>	<p>Usklajenost projekta z Nacionalnim programom varstva okolja, ki je bil potrjen, dne 24.11.2005, in ki kot enega izmed ciljev programa določa »Povečanje uporabe alternativnih oblik mobilnosti in odgovornejša raba avtomobila«. Eden izmed ukrepov za doseganje tega cilja je »sodelovanje in spodbujanje lokalnih skupnosti pri promociji trajnostne mobilnosti in ozaveščanje o vplivih avtomobilskega prometa ter prednostih alternativnih načinov prevoza«.</p>

Glede na navedeno vidimo, da je investicijski projekt usklajen z občinskimi, regionalnimi, državnimi ter EU strateškimi razvojnimi cilji, strategijami, politikami in programi ter uresničuje javni interes tako na občinski, regionalni, državni in EU ravni.

5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

5.1 Opredelitev tržnih možnosti

Ocena oziroma analiza tržnih možnosti investicijskega projekta je raziskava, ki podpira različne strateške poslovne odločitve občine, s poudarkom na odločitvah s področja trženja. Analiza tržnih možnosti je proces zbiranja, zapisovanja, razvrščanja in analiziranja podatkov o kupcih, konkurentih in drugih dejavnikih, ki oblikujejo odnose med ponudniki proizvodov in storitev ter njihovimi kupci. Na tržne možnosti investicijskega projekta navadno v največji meri vplivajo dejavniki, kot so: velikost trga, moč konkurence ter potencialna rast trga.

V obravnavanem investicijskem projektu je težko oceniti tržne možnosti oziroma razmere, ki vladajo na trgu javnih družb/služb, saj se le-te ne morejo ravno primerjati s tržnim mehanizmom, ki vlada na trgu gospodarskih družb v ostalih gospodarskih sektorjih. **Obravnavani projekt neposredno ni namenjen trženju oziroma nima tržne komponente, saj gre za vlaganja javno infrastrukturo** (ureditev površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščina) občine. **Osnovni namen operacije ni neposredna tržna dejavnost investitorja oziroma lastnika**, temveč ureditev povezane, varne, udobne in privlačne ter kolesarjem prijazne infrastrukture (infrastrukture za kolesarje) ter privlačno, dostopno in varno, hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce. Namen izvedbe projekta je tudi zagotovitev večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom. Zato pri obravnavanem investicijskem projektu **analiza tržnih možnosti ni smiselna**, saj je izvajalec (nosilec) investicijskega projekta Občina Ajdovščina (lastnik javnih površin in pripadajoče infrastrukture), ki bo po izvedbi operacije novo infrastrukturo za pešce in kolesarje predala vzdrževanje javnemu podjetju KSD d.o.o. Ajdovščina, ki na območju občine opravlja naloge gospodarske javne službe. KSD d.o.o. Ajdovščina ima zaposlen ustrezno usposobljen kader, ki ima izkušnje z vzdrževanjem in upravljanjem primerljive javne infrastrukture.

Sam investicijski projekt kot takšen z vidika občine ni dovolj donosen, da bi bil tržno zanimiv. Zato pri obravnavanem investicijskem projektu analiza tržnih možnosti ni smiselna, saj je izvajalec (nosilec) investicijskega projekta Občina Ajdovščina. **Gre za operacijo neprofitnega sektorja**, ki v prihodnosti ne bo nosilcu operacije prinašala direktnih denarnih koristi. Iz samega osnovnega namena tudi izhaja, da **investicijski projekt ni namenjen trženju**. Občina tudi ni profitna družba. To pa je tudi razlog, da je potrebno smatrati obravnavani investicijski projekt, ki je **širšega družbenega pomena, kot neprofitno naložbo v javno infrastrukturo**. Izvedba investicijskega projekta tudi ni finančno upravičena, zato se investicijski projekt ne povrne v svoji življenjski dobi. Operacija tako ni namenjena trženju, saj sodi v okvir javne službe.

5.2 Analiza ciljnega trga

Glavne ciljne skupine

Investicijski projekt je namenjen obstoječim in potencialnim (prihodnjim) ciljnim skupinam v ožjem in širšem območju mesta Ajdovščina oziroma celotne Občine Ajdovščina in širše, in sicer:

- ↪ stalnim in občasnim prebivalcem mesta Ajdovščina in celotne občine;
- ↪ potencialnim novim prebivalcem mesta Ajdovščina in celotne občine;
- ↪ vsakodnevnim obiskovalcem, enodnevnim obiskovalcem ter turistom mesta, občine, doline in regije;
- ↪ udeležencem in obiskovalcem raznih športnih in rekreacijskih prireditelj;
- ↪ nosilcem gospodarskih dejavnosti v mestu, občini, dolini in regiji (predvsem turistične dejavnosti: gostinstvo, namestitvene dejavnosti, trgovina, druga ponudba ipd.).

Neposredni in posredni uporabniki

Med neposredne uporabnike lahko štejemo lokalne prebivalce in obiskovalce/turiste na območju mesta, občine, doline in regije, udeležence in obiskovalce v času raznih športnih in rekreacijskih prireditev, vsakodnevne in enodnevne obiskovalce ter tudi druge subjekte, predvsem gospodarske, na območju investicijskega projekta. Posredni uporabniki pa so lahko vsi potencialni prebivalci območja ter obiskovalci in koristniki novozgrajene infrastrukture za kolesarje in pešce. Omenjene skupine neposrednih in posrednih uporabnikov bodo največ koristile obravnavano infrastrukturo. Med potencialne uporabnike pa lahko štejemo tudi morebitne nove priseljence in njihove družine, ki se bodo priselili na to območje, v kolikor bo bivanjsko, zdravstveno, družbeno, socialno, kulturno, gospodarsko in delovno okolje primerno in privlačno.

Opredelitev tržnega območja

Tržno območje je območje mesta Ajdovščina, okoliških naselij, občine Ajdovščina ter sosednjih občin, katerega prebivalci bodo imeli od investicijskega projekta največ koristi. Širše tržno območje je tudi območje celotne regije in države ter tudi sosednjih držav, iz katerih bi lahko prihajali obiskovalci oziroma uporabniki izvedene kolesarske infrastrukture.

6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI OPIS INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

6.1 Vrsta investicijskega projekta

Investitor Občina Ajdovščina namerava izvesti operacijo, ki združuje ukrep ureditve pločnika (izgradnjo infrastrukture za pešce) ter ukrep ureditve kolesarskih povezav/ureditev kolesarske poti (izgradnjo infrastrukture za kolesarje). Operacija predvideva ureditev enotno oblikovane in zvezne povezave pločnika in kolesarske poti ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavski cesti v mestu Ajdovščina v smeri vzhod – zahod, in sicer Odseka 3 na Goriški cesti, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321 / R1-207, odsek 1413), in Odseka 4 na Vipavski cesti, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473 / R2-444, odsek 0387 / LZ001261). Navedeni odsek je del trase državne kolesarske povezave, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črnič, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija. V okviru tega projekta se bo:

- ⇨ zgradilo in uredilo kolesarsko pot povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m
 - ⇨ kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m
- ⇨ zgradilo in uredilo pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega:
 - ⇨ pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m
 - ⇨ pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m
 - ⇨ pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m
 - ⇨ pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m
- ⇨ rekonstruiralo vozišče Vipavske ceste in Stanovanjske ceste;
- ⇨ dopolnilo in uredilo javno razsvetljavo na celotnem območju urejanja;
- ⇨ postavilo ustrezno urbano opremo (klope in koši za smeti);
- ⇨ postavilo 2 usmerjevalni tabli za promocijo hoje ter
- ⇨ izvedlo ustrezno zasaditev območja.

Pločnik in kolesarska steza bosta urejeni na obeh straneh vozišča Goriške in Vipavske ceste, ki se bo zaradi umestitve infrastrukture za pešce in kolesarje zožalo. Ožanje vozišča Goriške in Vipavske ceste predstavlja tudi glavni ukrep umirjanja motoriziranega prometa. vzdolž celotne trase bo urejena zelenica (na mestih, kjer je še ni). Ravno tako je načrtovana tudi zasaditev z drevesi. Operacija predvideva tudi postavitev ustrezne urbane opreme (klopi in košev za smeti) ter 2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje.

Operacija je opredeljena kot novogradnja in rekonstrukcija enostavnega objekta v okviru izvajanja investicijsko vzdrževalnih del v javno korist, za katerega ni potrebna pridobitev gradbenega dovoljenja. Predstavitev tehnično tehnološkega dela je izdelana na podlagi projekta za izvedbo (PZI). Operacija z vidika tehnične izvedljivosti predstavlja funkcionalno zaokroženo območje, zato je ekonomsko najbolj upravičena, ker to pomeni najbolj racionalno priključevanje na obstoječo primarno infrastrukturno omrežje. Nameravana operacija bo prispevala k trajnostnemu okoljskemu in prostorskemu razvoju ter k uravnoteženi in kvalitetni infrastrukturni opremljenosti občine. Za izvedbo operacije ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja. Po izvedbi del se bo opravilo kvalitativni in kvalitativni pregled izvedenih del ter izvedlo primopredajo izvedenih del investitorju, ki bo le-ta predal v upravljanje oziroma uporabo.

6.2 Osnovni podatki o investicijskem projektu

predmet investicijskega ukrepa	nova gradnja, rekonstrukcija (investicijsko vzdrževalna dela v javno korist)
zahtevnost objekta	enostaven objekt
klasifikacija celotnega objekta	21120 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne poti
lokacija	Občina Ajdovščina, mesto Ajdovščina Goriška cesta (LZ 001321 – zbirna mestna cesta) – Odsek 3 Vipavska cesta (R1-207, odsek 1413, regionalna cesta) – Odsek 4 Obravnavana odseka ureditve pločnika in kolesarske poti ležita v mestu Ajdovščina, in sicer se Odsek 3, ki poteka po Goriški cesti, prične ob premostitvi potoka Hubelj in zaključi ob križišču z Idrijsko cesto; Odsek 4, ki poteka po Vipavski cesti, pa se prične od križišča z Idrijsko cesto in zaključi v krožnem križišču Ribnik. Z izvedbo tega posega se bo tako uredilo pločnik in kolesarsko stezo od premostitve potoka Hubelj do križišča Ribnik.
VELIKOST OBJEKTA po izvedenih posegih	
dolžina kolesarske poti	1.247,0 m
Povprečna širina kolesarske poti	1,27 m
dolžina pločnika	1.247,0 m
povprečna širina pločnika	1,59 m

Tabela 9: Predvidene dolžine in širine kolesarske poti in pločnika po odsekih in skupaj.

ODSEK 3		ODSEK 4		SKUPAJ		
dolžina (v m)	širina (v m)	dolžina (v m)	širina (v m)	dolžina (v m)	širina (v m)	povprečna širina (v m)
POVRŠINE ZA KOLESARJE - KOLESARSKA POVEZAVA (POT)						
41,00	1,00	0,00	1,00	41,00	1,00	
0,00	1,20	892,00	1,20	892,00	1,20	
314,00	1,50	0,00	1,50	314,00	1,50	
355,00		892,00		1.247,00		1,27
POVRŠINE ZA PEŠCE - PLOČNIK						
41,00	1,20	0,00	1,20	41,00	1,20	
187,00	1,50	779,00	1,50	966,00	1,50	
127,00	2,00	105,00	2,00	232,00	2,00	
0,00	3,00	8,00	3,00	8,00	3,00	
355,00		892,00		1.247,00		1,59

V naslednjem poglavju je predstavljen povzetek predvidenih posegov iz izdelane tehnične dokumentacije PZI. Grafični prikazi prometnih situacij in karakterističnih profilov so vključeni v PZI tehnično dokumentacijo in jih zato tu ne kopiramo/predstavljamo.

6.3 Opis predvidenih posegov v okviru investicijskega projekta

6.3.1 Odsek 3

Odseka 3 poteka na Goriški cesti od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321 / R1-207, odsek 1413). Odsek 3 se bo pričel na vzhodnem kraku križišča Goriške ceste, Ceste IV. prekomorske brigade in Štrancarjeve ulice. Pri načrtovanju se je izhajalo iz poenotenja širine vozišča Goriške ulice vzdolž odseka. Ulico se bo uredilo v širini 6,5 m. Izhodišče za ožanje cestnega koridorja bosta ograjni zid in objekt mehanične delavnice na severni strani Goriške ceste. Na tem mestu je predviden koridor za kolesarje in pešce v minimalni širini. Oba robova Goriške ceste se bo zamaknilo proti jugu. S predvidenimi ureditvami se posega na

območje stanovanjske ceste, ki je urejena na južni strani Goriške ceste. Predvideno je zožanje stanovanjske ceste ter poseg na zelenico severno od stanovanjskih objektov. Stanovanjsko cesto se predvidi v širini 4,0 m, kar še omogoča dvosmerni promet z osebnimi vozili. Med predvideno traso pločnika in stanovanjske ceste bo nekoliko višinske razlike do cca 90 cm, ki se jo bo premostilo z vmesno zelenico širine 2,0 m.

Preureditev vozišča Goriške ceste ter stanovanjske ceste bo urejena z vgradnjo novega dvignjenega betonskega robnika. Kjer bo potreben poseg izven območja obstoječega vozišča, bo potrebna ureditev voziščne konstrukcije v celoti. Posledično bo potrebna ureditev novih požiralnikov ter njihova navezava na obstoječ sistem odvodnje. Zožanje vozišča Goriške ceste bo umirjalo promet oziroma prispevalo k zmanjšanju hitrosti na obravnavanem odseku.

Ureditev površin za kolesarje in pešce je predvidena skladno z zahtevo projektne naloge, kjer je to, ob upoštevanju razpoložljivega koridorja, mogoče. Uredilo se bo obojestransko enosmerno kolesarsko pot širine 1,5 m ter obojestranski pločnik širine minimalno 1,5 m. Na zaključnem delu odseka na južni strani se bosta kolesarska pot in pločnik združila v skupno površino. Na ožini med dvoriščem stanovanjskega objekta in voziščem bo ostalo na razpolago 2,0 m širine, ki bo zadoščala za izvedbo vmesne zelenice širine 0,5 m ter skupno površino za pešce in kolesarje v širini 1,5 m. Tudi na preostalem odseku se bo med kolesarsko potjo in voziščem umestilo zelenico, ki se jo bo urejalo v različnih širinah, in sicer upoštevajoč razpoložljiv koridor. Na začetnem odseku bo urejena obojestransko v širini 1,5 m. Od priključka k slaščičarni se bo na severnem robu zožila na 0,5 m ter na južnem robu na širino 1,1 m. V nadaljevanju, ko se cestni koridor razširi, se bo na severni strani zelenico uredilo v širini 1,5 m, na južnem robu pa se jo bo ohranilo v širini 1,1 m, do opisane zožitve na 0,5 m. Zaradi širitve koridorja za kolesarje in pešce na južni strani Goriške ceste bo potrebno minimalno skrajšanje parkirišča za osebna vozila ob priključku »K slaščičarni«. Na prostoru, ki bo ostal od krajnega parkirišča se bo označilo tudi parkirno mesto za invalide, ki ga sedaj na obravnavanem parkirišču ni. **Skupna dolžina ureditev kolesarske steze in pločnika predstavlja tudi optimalno dolžino urejanja in je sledeča:**

- ⇒ **Kolesarska pot skupne dolžine 355,0 m in povprečne širine 1,44 m** se ureja v različnih širinah, in sicer:
 - v širini 1,0 m je urejena na dolžini 41,0 m
 - v širini 1,5 m je urejena na dolžini 314,0 m
- ⇒ **Pločnik skupne dolžine 355,0 m in povprečne širine 1,64 m** se ureja v različnih širinah, in sicer:
 - v širini 1,2 m je urejen na dolžini 41,0 m
 - v širini 1,5 m je urejen na dolžini 187,0 m
 - v širini 2,0 m je urejen na dolžini 127,0 m
- ⇒ **Skupna površina za kolesarje in pešce** se uredi na krajšem odseku **29,0 m**, in sicer v širini od 1,5 m do 2,5 m.

Prehodi za pešce in kolesarje preko vozniških površin

Prehodi za pešce in kolesarje so predvideni v območju križišč in priključkov. Samostojni prehodi za pešce in kolesarje niso predvideni. V križišču Goriške ceste ter Ceste IV. Prekomorske brigade in priključka javne poti do parkirnih mest ob Hublju se bo ohranilo prehoda za pešce preko priključnih krakov. Kolesarji, ki pripeljejo iz smeri centra, bodo enakovredni udeleženci v prometu, in se jih bo z vozišča usmerilo na kolesarsko pot, ki se jo bo uredilo od priključka na južni strani. Na severni strani se bo kolesarje, ki vozijo proti centru, s kolesarske poti speljalo na vozišče, kjer bodo prečkali Hubelj kot enakovredni udeleženci v prometu. V območje križišča se bo prestavilo prehod za pešce, ki je trenutno urejen vzhodneje. Ob njem se bo uredilo dvosmerni prehod za kolesarje. V območju ostalih priključkov – »K slaščičarni« in Levstikove ulice se bo kolesarje in pešce vodilo direktno preko priključka z označitvijo kolesarskega in peš prehoda. Na mestih prehodov pešcev in kolesarjev preko vozišča je predvideno ponižanje robnikov. Prehode se bo izvedlo z rampo nagiba 1:20, ki se bo priključil neposredno na niveleto roba vozišča. Na mestu prehajanja kolesarjev preko vozniških površin je predvidena izvedba barvnega označevanja prehoda, in sicer v rdeči barvi. Na obravnavanem odseku bodo prečkali kolesarji vozišče 5 krat. Na prehodih za pešce so predvidene taktilne oznake, ki bodo usmerjale hendikepirane skozi križišča. Prehodi za pešce preko glavne smeri so predvideni 4,0 m ter 2,0 in 3,0 m preko priključnih krakov. Prehodi za kolesarje bodo urejeni v širini kolesarske poti \hat{s} = 1,5 m. Dvosmerni prehod se bo uredilo v širini 2 x 1,5 m.

Zgornji ustroj

Za območje novogradnje voziščne konstrukcija na območju poti za kolesarje in pešce je predvidena izvedba naslednjega zgornjega ustroja:

Vrsta materiala	Debelina
AC 8 surf B50/70, A5	4,00 cm
Tampon – drobljenec TD22	20,00 cm
Kamnita greda 0/64 mm – v primeru slabše nosilnosti temeljnih tal	30,00 cm
Skupaj	54,00 cm

Na območju obstoječih površin za pešce in kolesarje je predvidena obnova obrabne plasti asfalta, in sicer tako, da se bo obstoječo plast asfalta odstranilo in nadomestilo z novo asfaltno plastjo kot za novogradnjo.

Na predelih vozišča **Goriške ceste**, kjer je predviden poseg z obstoječe trase ceste, je predvidena izvedba naslednjega zgornjega ustroja:

Vrsta materiala	Debelina
AC 11 surf B50/70, A4	4,00 cm
AC 22 base B50/70, A4	6,00 cm
Tampon – drobljenec TD22	20,00 cm
Kamnita greda 0/125 mm	35,00 cm
Skupaj	65,00 cm

Na preostalem delu Vipavske ceste je predvidena odstranitev zgornje obrabne plasti asfalta in nadomestitev s 4 cm plastjo AC 11 surf B50/70, A4.

Za **stanovanjsko cesto** (zelo lahka prometna obremenitev) je na razširitvah z obstoječe trase predvidena izvedba naslednjega zgornjega ustroja:

Vrsta materiala	Debelina
AC 11 surf B50/70, A4	3,00 cm
AC 22 base B50/70, A4	5,00 cm
Tampon – drobljenec TD22	20,00 cm
Kamnita greda 0/125 mm	35,00 cm
Skupaj	63,00 cm

Na preostalem delu je predvidena odstranitev zgornje obrabne plasti asfalta in nadomestitev s 3 cm plastjo AC 8 surf B50/70, A4.

Pri vgradnji in kvaliteti materialov ter kontroli nosilnosti in ustrezne sestave materialov se bo upoštevalo veljavne tehnične specifikacije za ceste (TSC).

Ločnica med kolesarsko stezo in pločnikom ter zaključni del kolesarske poti in pločnika je predvidena s kamnito kocko. Tlakovanje s kamnitimi kockami je predvideno tudi na vmesnem pasu med voziščem in kolesarsko potjo, ki je sicer namenjen zelenici in to na delih, kjer se bo pas zožil na 0,5 m.

Prometna signalizacija in prometna oprema

Obravnavani odsek ceste poteka skozi mesto Ajdovščina. Zaradi zožanja vozišča pred in za premostitvijo potoka Hubelj bo potrebno nekoliko preurediti tudi obstoječo horizontalno signalizacijo, ki je sicer izven območja obdelave.

Vertikalna signalizacija:

Za označitev kolesarske poti in pločnika so predvidni prometni znaki 2313 in 2309 ter za konec kolesarske steze prometni znak 2310. Dimenzije prometnih znakov na površini za pešce in kolesarje so:

	Pešci, kolesarji
Trikotnik	45,00 cm
Krog	30,00 cm
Kvadrat, pravokotnik	30,00 cm

Za površino znakov za kolesarje, pešce ter turistično in drugo obvestilno signalizacijo zadošča razred RA1. Prometni znaki na istem nosilcu bodo morali imeti enake svetlobno odbojne lastnosti. Barva ozadja prometnih znakov bo siva brez sijaja. Za izdelavo podloge znakov se bo uporabilo aluminijeva pločevina. Znaki bodo izdelani z ojačanim robovom. Za nasilne cevi, ogrodja in objemke se bo uporabilo vroče cinkano, antikorozivno zaščiteno jeklo. Stebriči za prometne znake bodo iz vroče cinkane jeklene cevi preseka 64 mm.

Horizontalna signalizacija - Označbe na prometnih površinah:

Na prometnih površinah so predvidene naslednje označbe:

- ločilna črta (5111, 5121), širina 12 cm
- kratka prekinjena črta za vodenje prometnih tokov v križišču (5123)
- neprekinjena široka prečna črta (5211)
- prehod za pešce (5231)
- prehod za kolesarje (5232-1)
- puščice za označevanje smeri vožnje po kolesarskih površinah (5460)
- kolesarska steza (5609)
- prometni pas namenjen mešanemu prometu (5607)

Talne označbe bodo v enokomponentni barvi. Na mestu prehodov kolesarjev preko vozniških površin je predvideno označevanje prehoda v rdeči barvi z epoksidne prevleko in posipom iz rdečega kremenčevega peska. Za slepe in slabovidne udeležence v prometu se bo na prehodih za pešce izvedlo vodene oznake čez vozišče, in sicer s hladno brizgano plastiko.

Zasaditev in urbana oprema

Zasaditev: Na območju nekaterih zelenic je predvidena zasaditev z zimzelenimi nizkimi grmovnicami. V zelenici širine 1,1 m je predvidena zasaditev lavande (*Lavandula angustifolia* "Hidcote Blue"). Zasaditev z grmovnicami je predvidena tudi na območju zožitev, in sicer z namenom opozarjanja na spremembo. Predvidena je zasaditev kombinacije lavande (*Lavandula angustifolia* "Hidcote Blue") in sive biljnice (*Festuca glauca*). Predvidene grmovnice so nizke in dosežejo višino do 80 cm in so lahko zasajene tudi v območjih križišč, ne da bi preprečevale preglednost. Potrebno pa bo redno vzdrževanje in striženje grmovnic. Na območju posega ob robu parka, bo potrebna odstranitev treh dreves. Ob pločniku se bo zasadilo nova drevesa, in sicer kot drevored. Za zasaditev drevoreda je predviden »*Acer platanoides*« (ostrolistni javor). Drevored se bo nadaljeval tudi preko priključka »K slaščičarni« proti vzhodu. Zasaditev je predvidena v zelenici med predvidenim pločnikom in stanovanjsko cesto. Obstoječa drevesa se bo presadilo na novo lokacijo. Predvidena je zasaditev 8 novih dreves. V krajšem drevoredu, ki je urejen vzdolž severnega roba ureditve, se bo nadomestilo dve drevesi, ki sta najverjetneje propadli. V obeh primerih se bo dosadilo isto vrsto dreves, kot je že zasajena. Pri zasaditvah bodo upoštevani varnostni odmiki od cest in infrastrukturnih vodov.

Urbana oprema: Vzdolž pločnika je predvidena namestitve več kopl in košev za smeti. Klopi se bo namestilo na ustreznem odmiku od kolesarske poti in pločnika, tako da hoja po pločniku in vožnja po kolesarski poti ne bosta ovirani. Nekaj klop in košev je obstoječih in so locirani med stanovanjsko cesto in pločnikom. Obstoječe koše in klopi se bo premestilo na območje parka, kjer se nahajajo klopi istega tipa. Na predvidenih lokacijah novozgrajene infrastrukture za pešce in kolesarje se bo nadomestilo le-te z novimi klopmi in koši za smeti.

6.3.2 Odsek 4

Odsek 4 poteka po Vipavski cesti od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473 / R2-444, odsek 0387 / LZ001261). Predmet je ureditev koridorja za kolesarje in pešce vzdolž regionalne ceste, in sicer obojestranske obcestne zelenice, enosmerne kolesarske steze in pločnika. Pri izdelavi

projekta ureditve se je upošteval potek obstoječe regionalne ceste skozi naselje in pri tem predvidelo poenotenje širine vozišča s sosednjo Goriško cesto, ki predstavlja osrednjo ulico v smeri proti zahodu. Predvidena je ureditev vozišča ceste v širini 6,50 m. Izhodišče za urejanje obravnavanega odseka predstavlja desni rob cestnega območja, ki meji na obstoječe ploščadi in parkirišča. Širitev cestnega območja za potrebe urejanja obojestranskega koridorja za kolesarje in pešce je predvidena na levo stran oziroma vzhodno od ceste. Za odvodnjavanje vozišča se bo izvedlo nove požiralnike ter se jih navezalo na obstoječ sistem odvodnje.

Skupna dolžina ureditev kolesarske steze in pločnika predstavlja tudi optimalno dolžino urejanja in je sledeča:

- ⇒ Kolesarska pot skupne dolžine 895,0 m in širine 1,2 m;
- ⇒ Pločnik skupne dolžine 895,0 m in povprečne širine 1,57 m se ureja v različnih širinah, in sicer:
 - v širini 1,5 m je urejen na dolžini 779,0 m
 - v širini 2,0 m je urejen na dolžini 105,0 m
 - v širini 3,0 m je urejen na dolžini 8,0 m
- ⇒ Skupna površina za kolesarje in pešce se uredi na krajšem odseku 8,0 m, in sicer v širini od 2,5 m do 3,0 m.

Trasni elementi

Projektna hitrost za ceste v naselju se določi na osnovi funkcije ceste in razpoložljivih prostorskih danosti. Obravnavani odsek lahko uvrstimo med povezovalne ceste. Obstoječi elementi trase ceste so takšni, da ustrezajo projektni hitrosti 50 km/h, kolikor znaša tudi administrativna omejitev hitrosti skozi naselje. Od predpisanih elementov nekoliko odstopa le krivina na začetnem delu obravnave. V okviru obravnavanih rešitev se velikosti trasnih elementov ceste ne spreminjajo.

Normalni prerez

Vozni par	2 x 3,00 m	6,00 m
Robni pas	2 x 0,25 m	0,50 m
Zelenica	2 x 0,50 m	1,00 m
Kolesarska pot	2 x 1,50 m	3,00 m
Pločnik	2 x 1,20 m	2,40 m
(Bankina ob pločniku)	2 x 0,25 m	0,50 m
Skupaj		12,90 (13,40) m

Normalni prečni prerez vozišča se predvideva v dimenzijah, bi bodo urejene na celotnem območju naselja Ajdovščina. Trenutno se zaključuje rekonstrukcija križišča na zahodni meji mesta, in sicer Goriške ceste (LZ 001321) z Lokavsko cesto (R3-609, odsek 2117), kjer je tudi uporabljen navedeni normalni prerez vozišča. V krivinah so upoštewane razširitve za srečevanje avtobusa in osebnega vozila. Glede na obstoječe stanje, je na večjem delu trase predvideno zožanje vozišča. Preureditev vozišča regionalne ceste bo urejena z vgradnjo novega dvignjenega betonskega robnika. Zožanje vozišča bo umirjalo promet oziroma prispevalo k zmanjšanju hitrosti na obravnavanem odseku. Na območju pred krožnim križiščem se bo izvedlo navezava na rob vozišča in urejene površine za kolesarje in pešce. Niveletno bo pešhodnik sledil obstoječi višinski ureditvi vozišča regionalne ceste. Zgornji ustroj vozišča se z obravnavanim projektom ne ureja. Pešhodnik bo ločen od zunanjega roba vozišča z robnikom višine 12 oziroma 15 cm na območju ob podpornih zidovih. Prečni nagib površine pešhodnika bo 2%. Na mestih prehodov pešcev preko vozišča je predvideno ponižanje robnikov. Prehode se bo izvedlo z rampo maksimalnega nagiba 5%, ki se bo priključila neposredno na niveleto roba vozišča.

Križišča in priključki

Na obravnavanem odseku ceste so evidentirani obstoječi priključki oziroma dostopi do obstoječih parcel. Novi priključki niso predvideni. Od kategoriziranih priključkov se na obravnavanem odseku v km 8,4+83,78 levo nahaja priključek mestne ceste LK 001981. Namenjen je dostopu do univerzitetnega središča in k državnim institucijam (Upravna enota, Ministrstvo za obrambo,...). Priključek nima urejenega pasu za leve zavijalce. Priključka s projektno rešitvijo se ne spreminja. Navezalo se ga bo na obstoječe stanje z ohranitvijo velikosti desnih zavijalnih radiev. Drugih kategoriziranih priključkov na obravnavanem odseku ni. Na odseku se nahajajo štiri priključki, ki

so po funkciji skupinski. V treh se bo ohranilo širina vozišča in desni zavijalni radii. Izjema je priključek v km 8,4+93,07, ki vodi v obrtno cono. Obstoječa ureditev ni ustrezna. Širina priključka je na mestu prehajanja pešcev večja od 30 m. Poleg tega se v območje priključka prometno neurejeno navezuje tudi parkirišče osebnih vozil pred poslovnimi objekti. Območje se bo uredilo z umestitvijo prometnega otoka v območju, katerega bodo pešci lahko zaščiteno počakali, da bodo lahko nadaljevali pot proti nasprotnemu robu. Otok bo tudi preprečeval trenutno neustrezno navezovanje s priključka parkirišča osebnih vozil, ki se bodo z novo ureditvijo kanalizirano navezovala na cestno omrežje. Individualne priključke do stanovanjskih objektov se bo uredilo s poglobitvijo dvignjenega robnika v širini 4,0 do 6,0 m. Prehod med pogreznjenim in dvignjenim robnikom se bo uredilo na dolžini 2 m. Višina pogreznjenega robnika na mestu uvoza bo 3 cm nad niveleto roba ceste, tako da bo še vedno preprečeno odtekanje meteorne vode s ceste na površine tangiranih parcel. Na vseh priključkih je preverjena preglednost, in sicer ob upoštevanju omejitve hitrosti skozi naselje, ki znaša 50 km/h in zaustavitvene razdalje. Pri nagibu nivelete 0% znaša zaustavna razdalja $P_z = 45$ m. Nagib nivelete na obravnavanem odseku bo znašal od 0,5 do 2%, čemur primerno so določene tudi zaustavne razdalje (od 44 – 46 m). Na vseh priključkih na strani ureditve pešhodnika je preverjena preglednost od mesta voznika, ki je oddaljeno od roba glavne smeri za 5 m, kar ustreza oddaljenosti od roba GPS, kadar je ob vozišču urejen pešhodnik oziroma kolesarska pot. Preglednosti bodo zagotovljene.

Prehodi za pešce in kolesarje preko vozniških površin

Prehodi za pešce in kolesarje so predvideni v območju križišč in priključkov. Samostojni prehodi za pešce in kolesarje niso predvideni. Prečkanje regionalne ceste je predvideno na dveh mestih:

- na začetku odseka, v območju križišča glavne mestne ceste na katero se priključi regionalna cesta R1-207, odsek 1418, je predvideno prečkanje pešcev in dvosmerni kolesarski prehod; ter
- v km 8,4+22,00, in sicer v območju križišča regionalne ceste z lokalno cesto LK 001961.

Za območje prehodov je preverjeno pregledno polje za pešce, kolesarje in voznike, in sicer za hitrost 50 + 10 km/h na osnovi priporočila, da se mora vozilo varno ustaviti na razdalji 3 m, pred prehodom za pešce. Preglednost bo ustrezna. Ostali prehodi pešcev in kolesarjev preko vozniških površin bodo urejeni preko priključkov na regionalno cesto. V bolj obremenjenih priključkih je za prečkanje vozišča stranske ceste predviden zamik trase kolesarske poti in pločnika od vozišča regionalne ceste za cca 5,0 min. S tem bo omogočeno, da se ob ustavitvi osebnega vozila pred prehodom promet po regionalni cesti odvijal nemoteno, hkrati bo kolesarjem in pešcem omogočeno varnejše prečkanje oziroma boljša preglednost z območja prehoda. Na ostalih manj obremenjenih priključkih je predvideno direktno vodenje kolesarjev in pešcev preko vozišča. Na mestih prehodov pešcev in kolesarjev preko vozišča je predvideno ponižanje robnikov. Prehode se bo izvedlo z rampo nagiba 1:20, ki se bo priključil neposredno na niveleto roba vozišča. Na mestu prehajanja kolesarjev preko vozniških površin je predvidena izvedba barvnega označevanja prehoda, in sicer v rdeči barvi. Na obravnavanem odseku bodo prečkali kolesarji vozišče 5 krat. Na prehodih za pešce so predvidene taktilne oznake, ki bodo usmerjale hendikepirane skozi križišča. Prehodi za pešce preko glavne smeri so predvideni 4,0 m ter 2,0 in 3,0 m preko priključnih krakov. Prehodi za kolesarje bodo urejeni v širini kolesarske poti $\bar{s} = 1,5$ m. Dvosmerni prehod se bo uredilo v širini 2 x 1,5 m.

Avtobusno postajališče

Vzdolž trase se nahaja eno avtobusno postajališče, ki je opremljeno z nadstrešnico. Postajališče z nadstrešnico se bo ohranilo. Uporablja se za smer proti centru naselja Ajdovščina. Locirano je ob levem robu vozišča s pričetkom v km 8.568. Avtobusno postajališče se nahaja v postajni niši izven vozišča. Zaradi zožanja vozišča se bo postajališče ustrezno preuredilo. Horizontalni tehnični elementi postajališča so določeni ob upoštevanju uvozne hitrosti 30 km/h in znašajo:

- Uvozna tangenta $a = 16,0$ m
- Dolžina čakališča za avtobus $L_a = 23,0$ m
- Širina čakališča za avtobus $l = 3,1$ m
- Izvozna tangenta $b = 15,0$ m
- Zaokrožitve lomov $R_1 = 40,0$ m, $R_2 = 30,0$ m, $R_3 = 20,0$ m, $R_4 = 40,0$ m
- Širina čakalne ploščadi $\bar{s} = 2,0$ m na dolžini min 7,0 m

Ob upoštevanju vzdolžnih nagibov nivelete in administrativne omejitve hitrosti so preglednosti preverjene in ustrezne. Zagotovljene so preglednosti območju približevanja avtobusnemu postajališču in za avtobusnim

postajališčem ter preglednost voznika pri vključevanju iz avtobusnega postajališča. Upoštevana je sledeča zaustavna razdalja: pri nagibu nivelete 2% znaša zaustavitvena razdalja $P_z = 44$ m oziroma $P_z = 46$ m.

Zgornji ustroj

Za območje novogradnje voziščne konstrukcija na območju poti za kolesarje in pešce je predvidena izvedba naslednjega zgornjega ustroja:

Vrsta materiala	Debelina
AC 8 surf B50/70, A5	4,00 cm
Tampon – drobljenec TD22	20,00 cm
Kamnita greda 0/64 mm – v primeru slabše nosilnosti temeljnih tal	30,00 cm
Skupaj	54,00 cm

Na območju obstoječih površin za pešce in kolesarje je predvidena obnova obrabne plasti asfalta, in sicer tako, da se bo obstoječo plast asfalta odstranilo in nadomestilo z novo asfaltno plastjo kot za novogradnjo.

Pri vgradnji in kvaliteti materialov ter kontroli nosilnosti in ustrezne sestave materialov se bo upoštevalo veljavne tehnične specifikacije za ceste (TSC).

Ločnica med kolesarsko stezo in pločnikom ter zaključni del kolesarske poti in pločnika je predvidena s kamnito kocko. Tlakovanje s kamnitimi kockami je predvideno tudi na vmesnem pasu med voziščem in kolesarsko potjo, ki je sicer namenjen zelenici in to na delih, kjer se bo pas zožil na 0,5 m.

Prometna signalizacija in prometna oprema

Obravnavani odsek ceste poteka skozi mesto Ajdovščina.

Vertikalna signalizacija:

Za označitev kolesarske poti in pločnika so predvidni prometni znaki 2313. Dimenzije prometnih znakov na površini za pešce in kolesarje so:

	Pešci, kolesarji
Trikotnik	45,00 cm
Krog	30,00 cm
Kvadrat, pravokotnik	30,00 cm

Na nekaterih lokacijah je predvidena postavitev tudi usmerjevalne table za promocijo hoje. Za površino znakov za kolesarje, pešce ter turistično in drugo obvestilno signalizacijo zadošča razred RA1. Prometni znaki na istem nosilcu bodo morali imeti enake svetlobno odbojne lastnosti. Barva ozadja prometnih znakov bo siva brez sijaja. Za izdelavo podloge znakov se bo uporabilo aluminijeva pločevina. Znaki bodo izdelani z ojačanim robom. Za nasilne cevi, ogrodja in objemke se bo uporabilo vroče cinkano, antikorozivno zaščiteno jeklo. Stebriči za prometne znake bodo iz vroče cinkane jeklene cevi preseka 64 mm.

Horizontalna signalizacija - Označbe na prometnih površinah:

Na prometnih površinah so predvidene naslednje označbe:

- ločilna črta (5111, 5121), širina 12 cm
- kratka prekinjena črta za vodenje prometnih tokov v križišču (5123)
- neprekinjena široka prečna črta (5211)
- prehod za pešce (5231)
- prehod za kolesarje (5232-1)
- puščice za označevanje smeri vožnje po kolesarskih površinah (5460)
- kolesarska steza (5609)
- prometni pas namenjen mešanemu prometu (5607)

Talne označbe bodo v enokomponentni barvi. Na mestu prehodov kolesarjev preko voznih površin je predvideno označevanje prehoda v rdeči barvi z epoksidne prevleko in posipom iz rdečega kremenčevega peska. Za slepe in slabovidne udeležence v prometu se bo na prehodih za pešce izvedlo vodene oznake čez vozišče, in sicer s hladno brizgano plastiko.

Zasaditev in urbana oprema

Zasaditev: Na območju nekaterih zelenic je predvidena zasaditev z zimzelenimi nizkimi grmovnicami. Predvidena je zasaditev kombinacije lavande (*Lavandula angustifolia* "Hidcote Blue"), sive biljnice (*Festuca glauca*) in *Juniperus horizontalis* 'Prince of Wales' (pokrovni brin). Predvidene grmovnice so nizke in dosežejo višino do 80 cm in so lahko zasajene tudi v območjih križišč, ne da bi preprečevale preglednost. Potrebno pa bo redno vzdrževanje in striženje grmovnic. Ob pločniku se bo zasadilo nova drevesa. Za zasaditev je predviden »*Acer platanoides*« (ostrolistni javor). Predvidna je zasaditev 24ih novih dreves. Pri zasaditvah bodo upoštevani varnostni odmiki od cest in infrastrukturnih vodov.

Urbana oprema: vzdolž pločnika je predvidena namestitve več kopi in košev za smeti. Klopi se bo namestilo na ustreznem odmiku od kolesarske poti in pločnika, tako da hoja po pločniku in vožnja po kolesarski poti ne bosta ovirani. Nekaj klopi in košev je obstoječih in so locirani med stanovanjsko cesto in pločnikom. Obstoječe koše in klopi se bo premestilo na območje parka, kjer se nahajajo klopi istega tipa. Na predvidenih lokacijah novozgrajene infrastrukture za pešce in kolesarje se bo nadomestilo le-te z novimi klopami in koši za smeti.

6.3.3 Skupaj odseka

Cestna razsvetljava

Zaradi nove prometne ureditve se bo skladno z novonastalimi elementi prilagodilo obstoječo javno razsvetljava. Predvidena je prestavitev obstoječih svetil oziroma namestitve dodatnih svetilk na območjih predvidenih in obstoječih prehodov za pešce ter na kolesarskih poteh, katere niso zadostno osvetljene. Na odseku 4 se obstoječe svetilke cestne razsvetljave ukine.

Drogovi, temelji: Kandelabri bodo tipski, višine 10 m od tal. Kandelabri bodo vroče cinkani. Vrh stebra bo prilagojen za direktno montažo posameznih svetilk ($\Phi 60$ mm). Temelji bodo tipski, samostojni oziroma izvedeni v sklopu predvidenih AB zidov. Betoniralo se jih bo na mestu samem z betonom MB 20, opremljeni bodo z ustrežno armaturo. Stebre se bo vstavilo v temelje in obsulo z drobnim peskom. Po niveliranju in utrditvi posameznega stebra se bo temelj zaključilo z dobetoniranjem in vrh, ki gleda iz zemlje, zalikalo v blagem nagibu. Valjanec FeZn 25x4 mm se bo vbetoniralo v posamezen temelj in z INOX vijakoma pritrdilo na kandelaber. Stebri bodo ustrezali karakteristikam za vetrovno cono III. Drogovi za razsvetljava bodo ustrezali zahtevam harmoniziranega standarda SIST EN.

Svetilke: Za prestavitev se bo uporabilo obstoječe demontirane svetilke, katerih število se bo do predvidenega števila dopolnilo z novimi svetilkami. Za izvedbo novega sistema razsvetljave so predvidene svetilke v LED tehnologiji. Svetilke bodo sestavni del tipizirane opreme javne razsvetljave. Svetilka bo imela naslednje karakteristike:

- univerzalni natik na drog oziroma krak
- zaščitni razred : II
- zaščitna stopnja IP66
- nastavljiva optika
- ravno steklo
- redukcija

Svetilke in njihova postavitve bodo ustrezale Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Ur. l. RS 81/2007, 109/2007, 62/2010 in 46/2013).

Krmiljenje ostaja obstoječe.

Napajanje, izvedba: Napajanje javne razsvetljave bo zagotovljeno iz obstoječega sistema javne razsvetljave. Napajalni kabel za svetilke se bo uvlekl v ta namen položeno kabelsko kanalizacijo iz cevi $\phi 110$ mm. Cevi se bo položilo od jaška do jaška, kateri se bodo nahajali pred posamezno svetilko. Iz posameznega jaška se bo izvedlo cevni uvod v svetilko s cevjo stg $\phi 75$ mm. Cevi kabelske kanalizacije se bo v pločnikih in neutrjenih površinah položilo na globino 0,7 m, pod utrjenim delom cestišča pa se bo cevi položilo na globini minimalno 0,8 m na podlago iz suhega betona in obbetoniralo s pustim betonom. Povezavo svetilk se bo izvedlo s kabli tipa NAYY-J 4x16+2,5 mm², po principu šivanja. V izkopan kabelski rov se bo skupaj s kabli oziroma kabelsko kanalizacijo cestne razsvetljave položilo pocinkani valjanec FeZn 25x4 mm, ki bo povezoval vse drogeve JR. Lokacije luči so

predvidene na podlagi izračuna z upoštevanjem priporočil CIE 115. Lokacije so usklajene tudi z ostalimi infrastrukturnimi napravami.

Križanja s elektro distribucijskimi in telekomunikacijskimi vodi

Zaradi predvidene izvedbe kolesarskih in pešpoti bodo nekatere trase elektro in telekomunikacijskih vodov zapadle pod predvidene površine, zato bo potrebna njihova zaščita. Njihova prestavitev ni predvidena, ampak samo mehanska zaščita, katere način in obseg bo odredil nadzor lastnika tangiranega voda skladno z dejanskim stanjem. V urejane površine zapadejo tudi posamezni jaški, katerih pokrove se bo višinsko uskladilo z višino kolesarskih poti in pločnikov.

7 ANALIZA ZAPOSLENIH

7.1 Analiza zaposlenih

Vpliv investicijskega projekta na zaposlenost ima posredne in neposredne učinke. Med neposredne učinke štejemo zgolj delovna mesta, ki so potrebna za nemoteno izvedbo in obratovanje/uporabo investicijskega projekta. Med posredne učinke pa štejemo delovna mesta, ki se odprejo v času izvajanja investicijskega projekta.

Neposredna delovna mesta: Zaradi izvedbe in po sami izvedbi investicijskega projekta se **število zaposlenih** na Občini Ajdovščina, kot investitorju/lastniku ter upravljavcu, kot tudi pri prihodnjem vzdrževalcu (KSD d.o.o. Ajdovščina) novozgrajene in rekonstruirane infrastrukture za pešce in kolesarje, ki opravlja na območju občine naloge GJS, v obeh primerih, tako pri scenariju »brez investicije« kot tudi pri scenariju »z investicijo«, ne spreminja oziroma bo **ostalo nespremenjeno. Zaradi izvedbe obravnavanega investicijskega projekta se ne bodo pojavile potrebe po zaposlovanju dodatne delovne sile** (ni predvideno dodatno zaposlovanje ne pri Občini Ajdovščina kot tudi ne pri izvajalcu GJS oziroma ni predvidenih novih delovnih mest). Občina Ajdovščina in izvajalec GJS bosta zagotovila izvedbo investicijskega projekta ter kasneje njegovo upravljanje in vzdrževanje z lastnimi kadri, saj že zaposlujeta ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo, upravljanjem in vzdrževanjem primerljive infrastrukture.

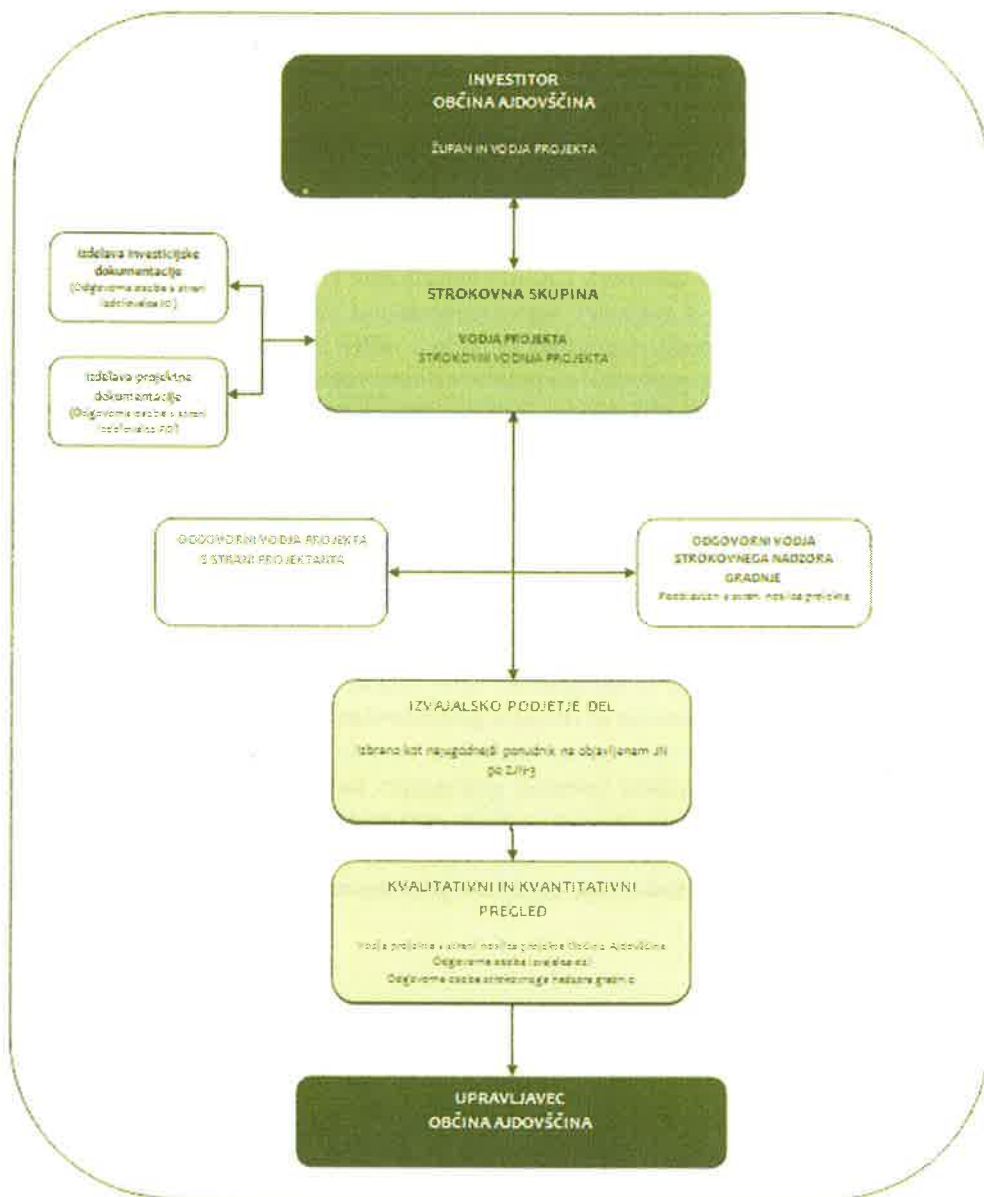
Posredna delovna mesta: Kot smo že zgoraj omenili so to delovna mesta v času gradnje. Ker bodo navedeni investicijski projekt v večji meri izvajali domači izvajalci, bo navedeni investicijski projekt vplival na produkcijo potrebnih materialov ter na povečanje storitvene dejavnosti v Sloveniji, kar pa bo dvignilo dodano vrednost domačega gospodarstva, zagotovilo dodatna sredstva za zaposlene v navedenih dejavnostih in pripomoglo k ohranjanju in odpiranju novih delovnih mest.

Vzporedna delovna mesta: Poleg neposrednih in posrednih delovnih mest, ki so vezani direktno na investicijski projekt, pa moramo omeniti oziroma opozoriti tudi na vzporedna delovna mesta. Vzporedna delovna mesta so dodatne zaposlitve zaradi vzporednih dejavnosti, ki jih bo omogočal obravnavani investicijski projekt. To so predvsem novi, potencialni nosilci obrtnih, proizvodnih, storitvenih in trgovskih dejavnosti. Predvideva se, da je dolgoročno pričakovati povečanje turističnega obiska (obiskovalcev) zaradi povečanja turistične, športno rekreacijske, družbene in druge ponudbe mesta Ajdovščina, kar bo povečalo tudi možnosti za ustvarjanje novih delovnih mest. Zaradi izvedbe projekta in izboljšanja bivanjskih pogojev kraja pa je dolgoročno pričakovati povečanje števila prebivalcev ter zaradi izboljšanja bivanjskih pogojev bo omogočen tudi razvoj kraja. Menimo, da bo obravnavan projekt najbolj vplival na povečanje vzporednih delovnih mest. Navedeno pa je prikazano tudi v nadaljevanju (v ekonomski analizi – CBA/ASK-Analiza stroškov in koristi), kjer smo podali oceno, koliko družbenih koristi bo prinesel investicijski projekt prebivalcem mesta Ajdovščina, okoliškim naseljem in sami občini.

7.2 Kadrovska organizacijska organizacija izvedbe investicijskega projekta

Za izvedbo investicijskega projekta ni predvidene posebne organizacije. Investitor Občina Ajdovščina je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta. Občina Ajdovščina zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Investicijski projekt bo investitor izvajal tudi s pomočjo zunanjih sodelavcev (izdelava projektne in investicijske dokumentacije ter izvedba strokovnega nadzora gradnje). Dela se bodo oddala v skladu z ZJN-3.

Slika 4: Kadrovska organizacijska shema izvedbe investicijskega projekta.



Pripravo, izvedbo in spremljanje investicijskega projekta bo vodila strokovna skupina investitorja (Oddelek za gospodarske javne službe in investicije ter Oddelek za gospodarstvo in razvojne zadeve) v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Investitor bo vodenje investicijskega projekta zagotovil z lastnimi viri v okviru občinske uprave, saj že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih objektov. Odgovorna oseba investitorja je župan Občine Ajdovščina Tadej Beočanin. Za izdelavo investicijske dokumentacije in prijave na javni razpis je in bo tudi v prihodnje zadolžen Oddelek za gospodarstvo in razvojne zadeve na Občini Ajdovščina. Za izvedbo investicijskega projekta je in bo tudi v prihodnje zadolžen Oddelek za gospodarske javne službe in investicije na Občini Ajdovščina. Odgovorna vodja za izvedbo celotnega investicijskega projekta (skrbnik projekta) je Alenka Čadež Kobil, dipl. ekon., vodja Oddelka za gospodarske javne službe in investicije na Občini Ajdovščina. Kot vodja investicijskega projekta je/bo odgovorna za izvedbo operacije. Naloge strokovne/delovne skupine so in bodo:

- ⇒ usklajevati in spremljati izvedbo aktivnosti ter zagotoviti učinkovito izvedbo projekta v skladu s projektno tehnično in investicijsko dokumentacijo;

- ⇒ zagotoviti finančna sredstva za pokrivanje celotnega investicijskega projekta (npr. zagotoviti potrebna lastna sredstva, pridobiti nepovratna sredstva ipd.);
- ⇒ poročati o poteku investicijskih aktivnosti in iskati rešitve za morebitne probleme pri izvajanju aktivnosti na rednih sestankih, ki bodo organizirani po potrebi oziroma najmanj enkrat tedensko v prostorih Občine Ajdovščina in/ali na terenu; ter
- ⇒ zagotoviti koordinacijo vseh vpletenih v izvedbo projekta.

Ob zaključku investicijskega projekta bo vodja projekta pripravila zaključno vsebinsko in finančno poročilo o izvedenem projektu.

Ključne odločitve glede izvajanja investicijskega projekta bo sprejemal župan Občine Ajdovščina. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izvajanjem aktivnosti izdelave investicijske in projektne dokumentacije je in bo še naprej vodil investitor v sodelovanju z zunanjimi svetovalci-sodelavci. Člani strokovne/delovne skupine bodo usklajevali in spremljali izvedbo aktivnosti, dogovarjali se bodo o rešitvi morebitnih problemov pri izvajanju na rednih operativnih sestankih, ki bodo organizirani po potrebi oziroma najmanj enkrat tedensko. Izbrali bodo tudi vodjo strokovnega nadzora gradnje investicijskega projekta. Aktivnosti se bodo izvajale v prostorih Občine Ajdovščina oziroma na terenu. Po potrebi se bo vključilo v strokovno/delovno skupino tudi druge izvajalce storitev in neodvisne strokovnjake z ustreznimi strokovnimi izkušnjami. Za izdelavo študij, analiz in pripravo projektne in investicijske dokumentacije ter za izvedbo strokovnega nadzora gradnje so bili in bodo tudi v prihodnje s strani investitorja in vodje investicijskega projekta najeti zunanji izvajalci/sodelavci. Ostali zunanji koordinatorji niso predvideni.

Po izvedbi projekta (opravljenem kvalitativnem-internem prevzemu ter izvedbi primopredaje izvedenih del) bo Občina Ajdovščina, kot lastnik/investitor in upravljavec, vseh izvedenih del, ki so predmet obravnave tega dokumenta, predala v vzdrževanje in upravljanje izvajalcu gospodarskih javnih služb (izvajalec GJS) t.j. javnemu podjetju KSD d.o.o. Ajdovščina, ki na območju občine Ajdovščina opravlja naloge javne gospodarske službe. Tako občina kot tudi izvajalec GJS že zaposlujeta ustrezno usposobljen kader, ki ima izkušnje z vzdrževanjem in upravljanjem primerljive infrastrukture, ki bo izvedena v okviru tega projekta.

Po izvedbi investicijskega projekta se kadrovska organizacijska shema upravljanja ne bo spremenila.

8 OCENA VREDNOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

8.1 Navedba osnov in izhodišča za oceno vrednosti investicijskega projekta

Ocena vrednosti investicijskega projekta temelji na sledečih predpostavkah:

- ⇨ stroški izvedbe investicijskih ukrepov t.j. izgradnje in ureditve infrastrukture za kolesarje (kolesarske povezave) in infrastrukture za pešce (pločnik) ter ostala dela (Vipavska in stanovanjska cesta), ki sodijo med neupravičene stroške, so dobljeni na podlagi izdelane PZI projektne dokumentacije s popisi del; avgust 2018;
- ⇨ stroški projektne dokumentacije so dobljeni na podlagi že prejetih ponudb in sklenjenih pogodb;
- ⇨ stroški strokovnega nadzora gradnje so ocenjeni v višini 1,9% od vrednosti stroškov izvedbe investicijskih ukrepov za kolesarje in pešce;
- ⇨ stroški izdelave varnostnega načrta, varstva in koordinacije pri delu ipd. so ocenjeni v višini 1,2% vrednosti stroškov izvedbe investicijskih ukrepov za kolesarje in pešce;
- ⇨ stroški izdelave investicijske dokumentacije (DIIP, IP) so dobljeni na podlagi že prejete ponudbe in izdane naročilnice;
- ⇨ stroški informiranja in komuniciranja so ocenjeni na podlagi izkustvene ocene;
- ⇨ kot upravičene stroške po tekočih cenah se je skladno z navodili Ministrstva za infrastrukturo v okviru JR za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti upoštevalo stroške izvedbe GOI del t.j. izvedbe investicijskih ukrepov (izgradnje infrastrukture za kolesarje/kolesarske povezave in infrastrukture za pešce/pločnik), stroške informiranja in komuniciranja ter stroške zunanjih izvajalcev (stroške projektne dokumentacije od 01.01.2017, stroške strokovnega nadzora gradnje ter stroške izdelave varnostnega načrta ter varstva in koordinacije pri delu) brez DDV ter z omejitvami v višini upravičenih stroškov sofinanciranja, kot izhaja iz razpisa in obrazca 3b;
- ⇨ kot neupravičene stroške po tekočih cenah se je upoštevalo stroške izdelave investicijske dokumentacije (DIIP, IP), stroške izvedbe GOI del Vipavska cesta in Stanovanjska cesta ter stroške davka na dodano vrednost;
- ⇨ v izračunu je upoštevan in posebej prikazan 22,0% DDV za vsa dela, ki so predmet obdavčitve v skladu z veljavnim ZDDV-1;
- ⇨ dinamika investicijskih vlaganj oziroma nastajanja investicijskih stroškov je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta;
- ⇨ predračunske cene so na ravni: Avgust 2018;
- ⇨ preračun vrednosti investicijskega projekta iz stalnih cen v tekoče cene:
 - za vsa dela oziroma vse stroške, ki so že nastali in bodo nastali do konca leta 2018, se je upoštevalo, da so stalne cene enake tekočim cenam;
 - za vsa dela oziroma vse stroške, ki bodo nastali predvidoma v letu 2019 in letu 2020, so njihove vrednosti preračunane iz stalnih cen v tekoče cene na osnovi podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2018, ki jo je marca 2018 izdelal UMAR; le-ta napoveduje za leto 2018 povprečno inflacijsko stopnjo (1,5%), za leto 2019 1,9% povprečno inflacijsko stopnjo in za leto 2020 2,3% povprečno inflacijsko stopnjo; predračunske cene so: Junij 2018, zato smo vrednosti del, ki se bodo predvidoma izvajala v letu 2019, revalorizirali s faktorjem 1,0190 ter vrednosti del, ki se bodo predvidoma izvajala v letu 2020, s faktorjem 1,0424.

Tabela 10: Vrednost gradbeno obrtniških in instalacijskih del ter opreme z razčlenitvijo na upravičene stroške (t.j. stroške infrastrukture za pešce in kolesarje) ter ostale neupravičene stroške iz projektantskih popisov z oceno vrednosti del za Odsek 3, Odsek 4 in Skupaj, v stalnih in tekočih cenah, v EUR.

Razčlenitev stroškov za izvedbo projekta glede na projektantske popise na za posamezne odsek	STALNE CENE			TEKOČE CENE			cena na m
	ODSEK 3	ODSEK 4	SKUPAJ	ODSEK 3	ODSEK 4	SKUPAJ	
Infrastruktura za kolesarje (kolesarske povezave)	45.377,48 €	183.894,87 €	229.272,35 €	46.239,66 €	191.698,85 €	237.938,51 €	122,52 €
I.1 Gradnja nepremičnin	45.377,48 €	183.894,87 €	229.272,35 €	46.239,66 €	191.698,85 €	237.938,51 €	
I.1.1 Kolesarska pot - novogradnja	37.385,48 €	110.023,42 €	147.408,90 €	38.095,81 €	114.692,48 €	152.788,29 €	
I.1.1 Prometna signalizacija	2.718,00 €	7.913,75 €	10.631,75 €	2.769,64 €	8.249,59 €	11.019,23 €	
I.1.1 Gradnja javne razsvetljave	- €	52.265,70 €	52.265,70 €	- €	54.483,70 €	54.483,70 €	
I.1.1 Zasaditev dreves in zelene površine	2.924,00 €	6.692,00 €	9.616,00 €	2.979,56 €	6.975,99 €	9.955,55 €	
I.1.1 PID, projektantski in geomehanski nadzor	2.350,00 €	7.000,00 €	9.350,00 €	2.394,65 €	7.297,09 €	9.691,74 €	
I.3 Oprema in druga opredmetena sredstva	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
I.3.1 Postavitev urbane opreme	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
I.3.1 Števec za kolesarski promet	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
Infrastruktura za pešce (pločnik)	41.638,01 €	90.195,26 €	131.833,27 €	42.429,14 €	94.022,89 €	136.452,03 €	51,80 €
I.1 Gradnja nepremičnin	31.708,01 €	73.737,26 €	105.445,27 €	32.310,47 €	76.866,46 €	109.176,93 €	
I.1.1 Pločnik - gradnja	17.490,61 €	44.864,61 €	62.355,22 €	17.822,93 €	46.768,53 €	64.591,46 €	
I.1.1 Prometna signalizacija	2.385,00 €	5.039,25 €	7.424,25 €	2.430,32 €	5.253,10 €	7.683,42 €	
I.1.1 Gradnja javne razsvetljave	- €	- €	- €	- €	- €	- €	
I.1.1 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa	5.704,00 €	19.481,00 €	25.185,00 €	5.812,38 €	20.307,72 €	26.120,10 €	
I.1.1 Zasaditev dreves in zelene površine	4.278,40 €	102,40 €	4.380,80 €	4.359,69 €	105,75 €	4.465,44 €	
I.1.1 PID, projektantski in geomehanski nadzor	1.850,00 €	4.250,00 €	6.100,00 €	1.885,15 €	4.430,36 €	6.315,51 €	
I.3 Oprema in druga opredmetena sredstva	9.930,00 €	16.458,00 €	26.388,00 €	10.118,67 €	17.156,43 €	27.275,10 €	
I.3.1 Postavitev urbane opreme	9.930,00 €	16.300,00 €	26.230,00 €	10.118,67 €	16.991,72 €	27.110,39 €	
I.3.1 Usmerjevalne table za promadjo hoje	- €	158,00 €	158,00 €	- €	164,71 €	164,71 €	
SKUPAJ INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE IN KOLESARJE	87.015,49 €	274.090,13 €	361.105,62 €	88.668,80 €	285.721,74 €	374.390,54 €	
Ostala infrastruktura (neupravičeni stroški)	84.935,50 €	- €	84.935,50 €	86.549,27 €	- €	86.549,27 €	
Izvedba GOI del Vipavska cesta	58.632,63 €	- €	58.632,63 €	59.746,65 €	- €	59.746,65 €	
Izvedba GOI del Stanovanjska cesta	26.302,87 €	- €	26.302,87 €	26.802,62 €	- €	26.802,62 €	
SKUPAJ vrednosti GOI del iz popisov (v EUR brez DDV)	171.950,99 €	274.090,13 €	446.041,12 €	175.218,07 €	285.721,74 €	460.939,81 €	
DDV	37.829,22 €	60.299,82 €	98.129,04 €	38.547,96 €	62.858,78 €	101.406,74 €	
SKUPAJ vrednost GOI del iz popisov (v EUR z DDV)	209.780,21 €	334.389,95 €	544.170,16 €	213.766,03 €	348.580,52 €	562.346,55 €	
			Dolžina pločnika (v m)	355,00	893,00	1.247,0	
			Dolžina kolesarske poti (v m)	355,00	893,00	1.247,0	

8.2 Vrednost investicijskega projekta po stalnih cenah

Vrednost investicijskega projekta oziroma višina investicijskih stroškov po stalnih cenah znaša 483.992,14 EUR brez DDV oziroma 590.470,40 EUR z DDV.

Tabela 11: Vrednost investicijskega projekta po stalnih cenah, avgust 2018, v EUR.

VRSTA IN VREDNOST POSAMEZNIH DEL V OKVIRU PROJEKTA (v stalnih cenah: 08/2018)	Dinamika po letih			SKUPAJ
	2018	2019	2020	
Izvedba ukrepov (GOI in ostala dela) skupaj	- €	87.015,49 €	274.090,13 €	361.105,62 €
Infrastruktura za kolesarje (kolesarske povezave)	- €	45.377,48 €	183.894,87 €	229.272,35 €
I.1 Gradnja nepremičnin	- €	45.377,48 €	183.894,87 €	229.272,35 €
I.1.1 Kolesarska pot - novogradnja	- €	37.385,48 €	110.023,42 €	147.408,90 €
I.1.1 Prometna signalizacija	- €	2.718,00 €	7.913,75 €	10.631,75 €
I.1.1 Gradnja javne razsvetljave	- €	- €	52.265,70 €	52.265,70 €
I.1.1 Zasaditev dreves in zelene površine	- €	2.924,00 €	6.692,00 €	9.616,00 €
I.1.1 PID, projektantski in geomehanski nadzor	- €	2.350,00 €	7.000,00 €	9.350,00 €
I.3 Oprema in druga opredmetena sredstva	- €	- €	- €	- €
I.3.1 Postavitev urbane opreme	- €	- €	- €	- €
I.3.1 Številci za kolesarski promet	- €	- €	- €	- €
Infrastruktura za pešce (pločnik)	- €	41.638,01 €	90.195,26 €	131.833,27 €
I.1 Gradnja nepremičnin	- €	31.708,01 €	73.737,26 €	105.445,27 €
I.1.1 Pločnik - gradnja	- €	17.490,61 €	44.864,61 €	62.355,22 €
I.1.1 Prometna signalizacija	- €	2.385,00 €	5.039,25 €	7.424,25 €
I.1.1 Gradnja javne razsvetljave	- €	- €	- €	- €
I.1.1 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa	- €	5.704,00 €	19.481,00 €	25.185,00 €
I.1.1 Zasaditev dreves in zelene površine	- €	4.278,40 €	102,40 €	4.380,80 €
I.1.1 PID, projektantski in geomehanski nadzor	- €	1.850,00 €	4.250,00 €	6.100,00 €
I.3 Oprema in druga opredmetena sredstva	- €	9.930,00 €	16.458,00 €	26.388,00 €
I.3.1 Postavitev urbane opreme	- €	9.930,00 €	16.300,00 €	26.230,00 €
I.3.1 Usmerjevalne table za promocijo hoje	- €	- €	158,00 €	158,00 €
Stroški informiranja in komuniciranja	- €	1.500,00 €	1.500,00 €	3.000,00 €
Stroški storitev zunanjih izvajalcev	21.300,00 €	4.198,77 €	6.852,25 €	32.451,02 €
Stroški projektne dokumentacije (PZI)	21.300,00 €	- €	- €	21.300,00 €
Stroški strokovnega nadzora gradnje	- €	2.579,26 €	4.111,35 €	6.690,61 €
Stroški izdelave varnostnega načrta, varstva in koordinacije pri delu itd.	- €	1.719,51 €	2.740,90 €	4.460,41 €
Drugi neupravičeni stroški	3.500,00 €	84.935,50 €	- €	87.435,50 €
Stroški izdelave investicijske dokumentacije (DIIP, IP)	2.500,00 €	- €	- €	2.500,00 €
Izvedba GOI del Vipavska cesta	- €	58.632,63 €	- €	58.632,63 €
Izvedba GOI del Stanovanjska cesta	- €	26.302,87 €	- €	26.302,87 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA BREZ DDV	23.800,00 €	177.749,76 €	282.442,38 €	483.992,14 €
DDV	5.236,00 €	39.104,94 €	62.137,32 €	106.478,26 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA Z DDV	29.036,00 €	216.854,70 €	344.579,70 €	590.470,40 €

8.3 Vrednost investicijskega projekta po tekočih cenah

Vrednost investicijskega projekta oziroma višina investicijskih stroškov po tekočih cenah znaša 499.355,47 EUR brez DDV oziroma 609.213,67 EUR z DDV. Skupni upravičeni stroški glede na pogoje oziroma omejitve Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-TM_1/2017) po tekočih cenah znašajo 345.500,69 EUR.

Tabela 12: Vrednost investicijskega projekta po tekočih cenah, v EUR.

VRSTA IN VREDNOST POSAMEZNIH DEL V OKVIRU PROJEKTA (v tekočih cenah)	Dinamika po letih			SKUPAJ	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
	2018	2019	2020			
Izvedba ukrepov (GOI in ostala dela) skupaj	- €	88.668,80 €	285.721,74 €	374.390,54 €	309.585,03 €	64.805,51 €
Infrastruktura za kolesarje (kolesarske povezave)	- €	46.239,66 €	191.698,85 €	237.938,51 €	173.133,00 €	64.805,51 €
1.1 Gradnja nepremičnin	- €	46.239,66 €	191.698,85 €	237.938,51 €	173.133,00 €	64.805,51 €
1.1 Kolesarska pot - novogradnja	- €	38.095,81 €	114.692,48 €	152.788,29 €	87.982,78 €	64.805,51 €
1.1 Prometna signalizacija	- €	2.769,64 €	8.249,59 €	11.019,23 €	11.019,23 €	- €
1.1 Gradnja javne razsvetljave	- €	- €	54.483,70 €	54.483,70 €	54.483,70 €	- €
1.1 Zasaditev dreves in zelene površine	- €	2.979,56 €	6.975,99 €	9.955,55 €	9.955,55 €	- €
1.1 PID, projektantski in geomehanski nadzor	- €	2.394,65 €	7.297,09 €	9.691,74 €	9.691,74 €	- €
1.3 Oprema in druga opredmetena sredstva	- €	- €	- €	- €	- €	- €
1.3 Postavitev urbane opreme	- €	- €	- €	- €	- €	- €
1.3 Stevci za kolesarski promet	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Infrastruktura za pešce (pločnik)	- €	42.429,14 €	94.022,89 €	136.452,03 €	136.452,03 €	- €
1.1 Gradnja nepremičnin	- €	32.310,47 €	76.866,46 €	109.176,93 €	109.176,93 €	- €
1.1 Pločnik - gradnja	- €	17.822,93 €	46.768,53 €	64.591,46 €	64.591,46 €	- €
1.1 Prometna signalizacija	- €	2.430,32 €	5.253,10 €	7.683,42 €	7.683,42 €	- €
1.1 Gradnja javne razsvetljave	- €	- €	- €	- €	- €	- €
1.1 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa	- €	5.812,38 €	20.307,72 €	26.120,10 €	26.120,10 €	- €
1.1 Zasaditev dreves in zelene površine	- €	4.359,69 €	106,75 €	4.466,44 €	4.466,44 €	- €
1.1 PID, projektantski in geomehanski nadzor	- €	1.885,15 €	4.430,36 €	6.315,51 €	6.315,51 €	- €
1.3 Oprema in druga opredmetena sredstva	- €	10.118,67 €	17.156,43 €	27.275,10 €	27.275,10 €	- €
1.3 Postavitev urbane opreme	- €	10.118,67 €	16.991,72 €	27.110,39 €	27.110,39 €	- €
1.3 Usmerjevalne table za promocijo hoje	- €	- €	164,71 €	164,71 €	164,71 €	- €
Stroški informiranja in komuniciranja	- €	1.528,50 €	1.563,06 €	3.092,16 €	3.092,16 €	- €
Stroški storitev zunanjih izvajalcev	21.300,00 €	4.380,45 €	7.143,05 €	32.823,50 €	32.823,50 €	- €
Stroški projektne dokumentacije (PZ)	21.300,00 €	- €	- €	21.300,00 €	21.300,00 €	- €
Stroški strokovnega nadzora gradnje	- €	2.628,27 €	4.285,83 €	6.914,10 €	6.914,10 €	- €
Stroški izdelave varnostnega načrta, varstva in koordinacije pri delu itd.	- €	1.752,18 €	2.857,22 €	4.609,40 €	4.609,40 €	- €
Drugi neupravičeni stroški	1.500,00 €	86.549,27 €	- €	89.049,27 €	- €	89.049,27 €
Stroški izdelave investicijske dokumentacije (DIIP, IP)	2.500,00 €	- €	- €	2.500,00 €	- €	2.500,00 €
Izvedba GOI del Vipavska cesta	- €	59.746,65 €	- €	59.746,65 €	- €	59.746,65 €
Izvedba GOI del Stanovanjska cesta	- €	26.802,62 €	- €	26.802,62 €	- €	26.802,62 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA BREZ DDV	23.800,00 €	181.127,02 €	294.428,45 €	499.355,47 €	345.500,69 €	153.854,78 €
DDV	5.236,00 €	39.847,94 €	64.774,26 €	109.858,20 €	- €	109.858,20 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA Z DDV	29.036,00 €	220.974,96 €	359.202,71 €	609.213,67 €	345.500,69 €	263.712,98 €

9 ANALIZA LOKACIJE

9.1 Opis in analiza lokacije

9.1.1 Makro lokacija

Kohezijska regija:	Zahodna Slovenija
Statistična regija:	Severno primorska (Goriška statistična) regija
Občina:	Ajdovščina
Naselje:	Ajdovščina

Slika 5: Prikaz makro lokacije investicijskega projekta.



Vir: Google Zemljevid.

9.1.2 Mikro lokacija

Investicijski projekt se bo izvajal v Občini Ajdovščina, in sicer v mestu Ajdovščina, ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavske cesti v smeri vzhod-zahod, in sicer na:

- ⇒ **Odseku 3**, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321 / R1-207, odsek 1413), in
- ⇒ **Odseku 4**, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473 / R2-444, odsek 0387 / LZ001261).

Navedena odseka sta del trase državne kolesarske povezave D7, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črnič, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija.

Goriška in Vipavska cesta predstavljata glavno cestno povezavo skozi mesto Ajdovščina. **Goriška cesta** je lokalna cestna povezava in je rangirana kot **zbirna mestna cesta LZ 001321**. Poteka od začetka mesta Ajdovščina na zahodni strani do križišča z državno cesto R1-207, odsek 1413.

Od križišča v smeri proti Vipavi se navedeni odsek nadaljuje torej kot državna cesta z imenom ulice Vipavska cesta. **Vipavska cesta** je rangirana kot **regionalna cesta I. reda R1-207**. Obravnavani odsek, ki je predmet tega projekta, sega od križišča z Goriško cesto do območja krožnega križišča Ribnik, kjer se regionalna cesta R1-207, odsek 1413, navezuje na regionalno cesto R2-444, odsek 1473 oziroma odsek 0387.

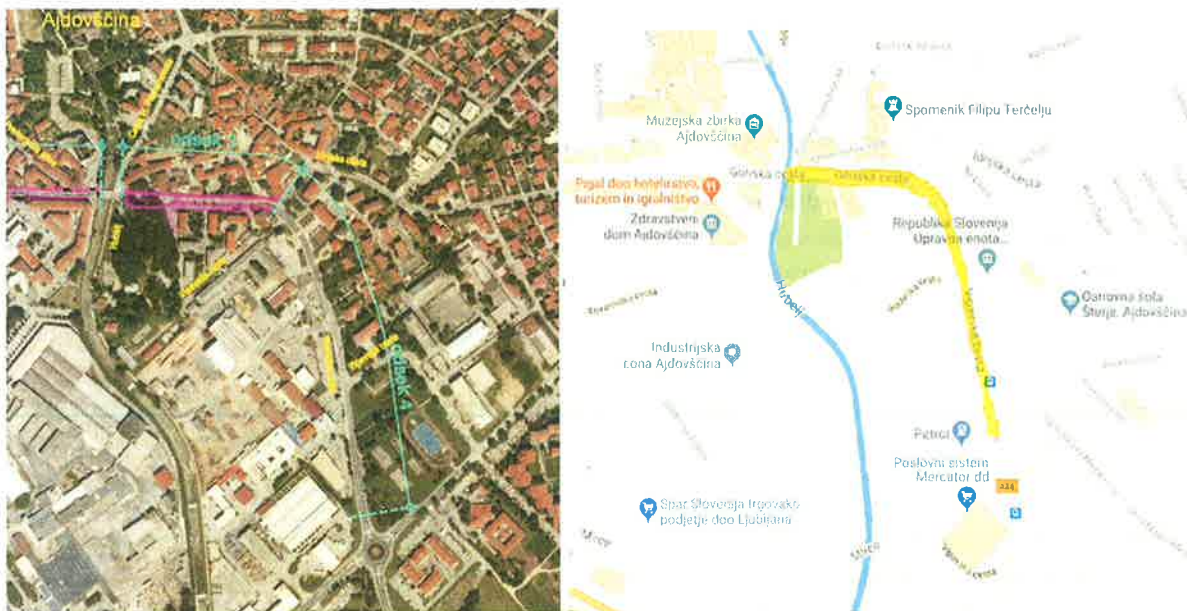
Novozgrajena in rekonstruirana infrastruktura za pešce in kolesarje bo povezala vse dele mesta v smeri vzhod-zahod. Povezala bo kompleks obrtno trgovske/poslovne cone, območje osnovne šole in vrtca, območje objektov javne uprave (UE Ajdovščina, OOO Ajdovščina), poslovno stanovanjskih objektov in stanovanjski del mesta Ajdovščina z mestnim jedrom Ajdovščine.

Slika 6: Prikaz makro lokacije investicijskega projekta – vseh predvidenih odsekov z označbo Odseka 3 in Odseka 4, ki sta predmet obravnave tega projekta.



Vir: PZI, avgust 2018.

Slika 7: Prikaz mikro lokacije investicijskega projekta – Odsek 3 in Odsek 4 (predmet obravnave tega projekta).



Vir: PZI, avgust 2018; Google zemljevidi, avgust 2018.

9.2 Prostorski akti in prostorski ureditveni pogoji

Prostorske sestavine planskih aktov občine in prostorski ureditveni pogoji (PUP), ki veljajo na območju urejanja, so:

- ⇒ **Prostorske sestavine planskih aktov občine:** Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana Občine Ajdovščina za območje Občine Ajdovščina (Uradno glasilo, št. 7/1997, 9/1998, Uradni list RS, št. 87/1999, 17/2003 in 96/2004);
- ⇒ **Prostorski ureditveni pogoji:** Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za Občino Ajdovščina (Uradno glasilo, št. 1/1998), Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za Občino Ajdovščina (Uradni list RS, št. 92/2005); kartografski del: Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana Občine Ajdovščina za območje občine Ajdovščina (Uradni list RS, št. 96/2004), Odlok o dopolnitvi Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih v Občini Ajdovščina (Uradni list RS, št. 108/2006, 45/2008, 19/2009, 9/2011, 100/2011 in 14/2012).

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV PROJEKTA Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI, SKLADNEGA REGIONALNEGA RAZVOJA TER TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE

Izvedba investicijskega projekta ne bo dodatno onesnaževala okolja, vode ali zraka, niti ne bo vplivala na povečanje hrupa v okolju. Z ekološkega vidika izvedba projekta ni sporna in ne bo povzročila dodatnih stroškov okolja zaradi povečanega hrupa, emisij in oškodovane pokrajine.

Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta so bila in bodo upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja (okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnega okolja in zmanjševanje vplivov na okolje). Upoštevalo se bo tudi načela nediskriminatornosti, enakih možnosti, enakosti spolov.

10.1 Vplivi investicijskega projekta na okolje

Vsi okoljski vplivi bodo, ob upoštevanju vseh okoljevarstvenih ukrepov na posamezne sestavine okolja, v okviru zakonsko predpisanih mejah, tako da operacija na nobeno sestavino okolja ne bo vplivala v takšni meri, da bi bila njena izvedba s stališča varstva okolja nedopustna. Območje okoljskih vplivov je omejeno le na zemljiške parcele, kjer se bo izvajala operacija. Vplivno območje v času gradnje se v večji meri nanaša na območje znotraj parcel predvidenih za izvedbo posegov. Trajni vplivi zaradi izvedbe operacije niso pričakovani. Operacija bo vplivala na okolje za čas gradnje ter za čas uporabe infrastrukture za pešce in kolesarje. V času gradnje bo nekoliko povečan promet z motornimi vozili, povečan nivo hrupa zaradi uporabe gradbenih strojev in raznega orodja, dvigovanje prahu in podobno. Vsi navedeni vplivi bodo občasno povečani, vendar v razumnih merah in v okviru normalnega delovnega časa. V času uporabe ni pričakovati posebnih spremenjenih vplivov na okolico. Izven omenjenega območja vplivov ne bo.

Tabela 13: Vplivi investicijskega projekta na okolje.

Okoljska področja		v času GRADNJE/IZVEDBE	v času UPORABE
GEOSFERA		Teptanje tal (prsti) ob izvedbi projekta.	Ne pričakuje se negativnih vplivov. Stanje se izboljšuje, saj bo uredilo ustrezno odvodnjavanje padavinskih voda z novih površin za pešce in kolesarje.
HIDROSFERA	Površinske vode	Vpliv se lahko pojavi, če izvajalec del ne bo ustrezno poskrbel za preprečevanje vsakršnih emisij, ki se lahko pojavljajo pri delu z gradbeno mehanizacijo, vozili in stroji v okolico. Izvedeni bodo vsi potrebni okoljevarstveni ukrepi, tako da bo morebiten vpliv zmeren in le začasen.	Ne pričakuje se negativnih vplivov. Stanje se izboljšuje, saj bo uredilo ustrezno odvodnjavanje padavinskih voda z novih površin za pešce in kolesarje.
	Podtalnica		
ATMOSFERA	Zrak	Emisije v zrak kot posledica emisij izpušnih plinov transportnih in delovnih vozi ter opreme; prometnih zastojev, emisije delcev pri varjenju in rezanju materiala ipd.	Ne pričakuje se negativnih vplivov, saj bodo omogočeni pogoji lokalnemu prebivalstvu za varno pot do mestnega središča peš ali z uporabo kolesa in ne motornega vozila (manj onesnaževanja zraku z izpušnimi plini).
	Svetlobno onesnaževanje	Ne pričakuje se vplivov.	Ne pričakuje se negativnih vplivov, saj bo JR izvedena skladno z vsemi predpisi in uredbami za zmanjševanje svetlobne onesnaženosti.
BIOSFERA		Teptanje tal (prsti) ob izvedbi projekta. Izvajalec bo moral preprečiti emisije	Ne pričakuje se negativnih vplivov. Stanje se izboljšuje, saj bo uredilo ustrezno

		(izliv goriv, olj in maziv) iz gradbene mehanizacije in vozil, skrbeti za njihovo redno vzdrževanje in servisiranje, poskrbeti da se bo prizadelo čim manjše talne površine ipd.	odvodnjavanje padavinskih voda z novih površin za pešce in kolesarje.
DRUŽBENO IN KULTURNO OKOLJE	Raba tal	Ne pričakuje se vplivov.	Pričakuje se pozitiven vpliv. Zagotovljena bo ustrezna komunalna opremljenost območja in vzpostavljena bo varna in udobna infrastruktura za pešce in kolesarje.
	Poselitve	Ne pričakuje se vplivov.	Pričakuje se pozitiven vpliv. Zagotovljena bo ustrezna komunalna opremljenost območja in vzpostavljena bo varna in udobna infrastruktura za pešce in kolesarje, ki bo povežala mestno središče (jedro) z ostalimi deli mesta (s poslovno obrtno cono, poslovno-stanovanjskim območjem, šolskim in vrtčevskim območjem, stanovanjskim območjem ipd.), kar pomeni da bo območje zaradi ustrezno urejene infrastrukturne opremljenosti še bolj zanimivo za nove priselivce.
	Identiteta krajine	Ne pričakuje se vplivov.	Pričakuje se pozitivne vpliv, saj bodo izvedeni posegi posredno vplivali tudi na sam razvoj območja in celotnega mesta in dejavnosti v njem.
	Kulturna dediščina	Ne pričakuje se vplivov.	Ne pričakuje se vplivov.
BIVALNO OKOLJE	Hrup	V času izvajanja del se pričakuje povečan hrup zaradi izvedbe del, motornih vozil in delovnih strojev (zaradi samega delovnega procesa prenove), vendar bo zaradi časovne omejenosti izvedbe del v dnevnem času, kar je sprejemljivo za okolje. Vpliv hrupa v daljšem časovnem obdobju bo zanemarljiv.	Ne pričakuje se negativnih vplivov, kvečjemu se pričakuje pozitivne vplive zaradi hoje in uporabe koles in ne motornih vozil.
	Promet	V času izvedbe del so možni prometni zastoji zaradi izvajanja del.	Ne pričakuje se negativnih vplivov. Predvidevamo, da bodo prisotni pozitivni vplivi, saj se bo uredilo ustrezne, ločene koridorje za posamezno vrsto prometa (pešce, kolesarje, motorna vozila ipd.) Vplive na okolje se pričakuje le v času morebitnih vzdrževalnih in intervencijskih del. Zaradi uporabe okoljsko sprejemljivejših materialov, se bo posledično zaradi le-te zmanjšala tudi ta količina odpadkov. Odpadki se bodo zbirali in odvažali na lokalno ustaljeni način. Urejeno bo ustrezno zbiranje odpadkov s postavitvijo košev za smeti.
	Odpadki	Proizvodnja odpadkov (t.j. rušitev oziroma odstranitve obstoječih površin) bo omejena, pri čemer bodo upoštevani vsi predpisi in uredbe, ki urejajo to področje.	

10.2 Presoja vplivov investicijskega projekta na okolje in družbo z vidika ekološkega prispevka projekta ter z vidika trajnostnega razvoja in enakih možnosti

Presoja vplivov investicijskega projekta na okolje in družbo z vidika ekološkega prispevka projekta ter z vidika trajnostnega razvoja in enakih možnosti v posamezni fazi načrtovanja, izvedbe in uporabe z oceno stroškov za odpravo negativnih vplivov je eno izmed pomembnejših horizontalnih določil evropske kohezijske politike. V nadaljevanju opredeljujemo omilitvene ukrepe predmetnega investicijskega projekta, ki bodo upoštevani v posameznih etapah načrtovanja, izvedbe in uporabe.

Tabela 14: Presoja vplivov na okolje z vidika ekološkega prispevka ter z vidika trajnostnega razvoja in enakih možnosti projekta v posamezni fazi načrtovanja, izvedbe in uporabe.

Omilitveni ukrepi	v času NAČRTOVANJA	v času GRADNJE/IZVEDBE	v času UPORABE
UČINKOVITOST IZRABE NARAVNIH VIROV	<ul style="list-style-type: none"> Učinkovita raba naravnih virov in energije mora biti osnovno vodilo projektantov. Načrtuje se vgradnja modernih materialov, ki odgovarjajo sodobnim okoljskim standardom. 	<ul style="list-style-type: none"> Gradilo se bo v skladu s pristojno zakonodajo in zagotovilo se bo takšen način porabe energije, ki je okolju prijazen; izvedba del bo potekala s stroji, ki omogočajo maksimalno energetsko učinkovitost. Izvedba vseh del bo skladna z novimi tehnologijami. 	<ul style="list-style-type: none"> Uporaba novozgrajene in rekonstruirane infrastrukture ima direkten vpliv na energetsko učinkovitost, saj se bo v okviru projekta uredilo/dopolnilo omrežje JR na območju urejanja. JR bo izvedena z energetsko učinkovitimi in okoljsko sprejemljivimi svetilkami. Vsa infrastruktura bo grajena v skladu s pristojno zakonodajo in zagotovljen bo takšen način porabe energije, ki je okolju prijazen. Uredilo se bo odvodnjavanje padavinskih voda, tako da ne bodo neposredno odtekale v naravo in jo s tem onesnaževale. Zagotovljen bo stalen nadzor nad optimalnim delovanjem infrastrukture; predvidena tehnologija vzdrževanja infrastrukture bo omogočala oz. zagotavljala racionalno porabo energije.
OKOLJSKA UČINKOVITOST	<ul style="list-style-type: none"> Tehnološke rešitve so projektirane v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi in standardi. Načrtovana je priključitev novozgrajene in rekonstruirane prometne (kolesarska steza in pločnik) in komunalne infrastrukture na obstoječo javno prometno, komunalno in ostalo infrastrukturo. 	<ul style="list-style-type: none"> V času izvajanja gradbenih del bo gradbišče organizirano v skladu s Pravilnikom o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih. Morebitni nevarni odpadki, ki se bodo pojavljali tekom gradnje bodo obravnavani v skladu z zakonom in podzakonskimi prepisi. Začasna deponija odpadkov na gradbišču in odvoz odpadkov na deponijo odpadkov bo organizirana v skladu s predpisi. Pri gradnji se bo uporabilo najboljše razpoložljive tehnike, referenčne dokumente (pri izvedbi se bodo upoštevali vsi akti (zakoni, uredbe, odločbe), ki imajo že vgrajene vse mehanizme in zahteve v zvezi z izboljšanjem vpliva na varstvo okolja). Izvajanje bo nadzor nad emisijami in tveganji (emisije bodo minimalne in s tem se bo zmanjšalo tveganje onesnaženosti, upoštevajoč vse akte, zakone, uredbe in odloke). 	<ul style="list-style-type: none"> Urejena bo okolju prijazna prometna infrastruktura (infrastruktura za pešce in kolesarje), ki ne bo povzročala dodatnega onesnaževanja okolja z izpušnimi plini. Urejeno bo odvajanje padavinskih voda. Zbiranje odpadkov bo organizirano v skladu z obstoječim občinskim režimom. Ravnanje z njimi pa je dokaj natančno predpisano in mora biti ustrezno evidentirano. S tem bo preprečen nedovoljeni vpliv na okolje.
TRAJNOSTNA DOSTOPNOST	<ul style="list-style-type: none"> V fazi načrtovanja je potrebno posebno pozornost nameniti tudi reševanju vprašanja neoviranega dostopa vsem osebam, uporabnikom obravnavanega območja in njegove okolice v času gradnje in uporabe. Predvidena je ureditev trajnostne dostopnosti tudi na mikrolokaciji. 	<ul style="list-style-type: none"> Na območju gradnje, njegove okolice in dostopnih poti se bo v času izvajanja del začasno povečal promet, ki bo vezan na samo izvedbo GOI in ostalih del (gradbene mehanizacije). Urejeno bo, da sama izvedba GOI in ostalih del v največji možni meri ne bo povzročala motenj. 	<ul style="list-style-type: none"> Izvedba projekta bo omogočala enake možnosti dostopa za vse uporabnike infrastrukture za pešce in kolesarje na območju mesta, občine in širše. Zagotovilo se bo trajnostno dostopnost vsem uporabnikom infrastrukture na območju in v njegovi okolici, s poudarkom na gibalno oviranim osebam (osebam na invalidskih vozičkih, slepim ipd.). Izvedba projekta omogoča trajnostno urejanje okolja (zagotovitev ustrezne prometne varnosti za pešce in kolesarje), kar posledično pomeni boljše možnosti območja za delovanje in razvoj.

<p>NEDISKRIMINATNO ST (načelo enakih možnosti)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Investicijski projekt je načrtovan tako, da bo izvedba projekta in uporaba zagotavljala enake možnosti vsem ciljnim skupinam ne glede na spol, narodnost, raso, vero, individualnost, starost, spolno usmerjenost ali druge osebne okoliščine. 	<ul style="list-style-type: none"> Zagotovljen bo strokovni nadzor nad izvajanjem projekta in s tem tudi nad načrtovanimi tehnološkimi rešitvami. Nobeden ne bo neposredno preveč obremenjen v času izvajanja GOI del s hrupom, odpadki, prašnimi delci, saj bodo zagotovljeni vsi omilitveni posegi, za čim manjšo bremenitev s posegi. 	<ul style="list-style-type: none"> Izvedba projekta bo omogočala enake možnosti dostopa za vse uporabnike nove infrastrukture za kolesarje in pešce. Izvedba projekta bo omogočala enake možnosti tudi potencialnim novim stanovalcem oziroma priseljencem na območju obdelave tega dokumenta oziroma na urbanem območju občine.
<p>IZBOLJŠANJE KAKOVOSTI DELOVNEGA IN BIVALNEGA OKOLJA (pozitiven vpliv projekta na okolje, naravo, kulturno dediščino itd. ter sinergična učinkovitost)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Investicijski projekt je načrtovan tako, da bo izvedba projekta in njegova uporaba pozitivno vplivala na kakovost bivalnega in tudi delovnega okolja. 	<ul style="list-style-type: none"> Zagotovljen bo strokovni nadzor nad izvajanjem projekta in s tem tudi nad načrtovanimi tehnološkimi rešitvami. Lokalni prebivalci in delavci na območju ne bodo preveč obremenjeni v času izvajanja GOI in ostalih del s hrupom, odpadki, prašnimi delci, saj bodo zagotovljeni vsi omilitveni posegi, za čim manjšo bremenitev s posegi. 	<ul style="list-style-type: none"> Preprečene bodo možnosti nesreč v cestnem prometu, saj bo urejena varna, dostopna in udobna infrastruktura za pešce in kolesarje do centra mesta, kar bo pozitivno vplivalo na okolje z bivanjskega vidika, saj se bodo lokalni prebivalci počutili varneje in bodo več hodili oziroma se bodo več posluževali kolesa za vsakodnevno pot na delo ali pa za opravljanje raznih opravkov. Preprečene bodo možnosti okužb in onesnaževanja narave zaradi urejene infrastrukture ter tudi zaradi zmanjšanja izpušnih plinov motornih vozil, kar bo vplivalo na boljše počutje in boljše zdravstveno varnost lokalnega prebivalstva. Izkoriščen bo okoljski, gospodarski in tudi socialni razvojni potencial občine.
<p>ZMANJŠANJE VPLIVOV NA OKOLJE</p>	<ul style="list-style-type: none"> Investicijski projekt je/bo načrtovan tako, da bo njegova izvedba na okolje vplivala minimalno oziroma da vpliva sploh ne bo. Ocenjuje se, da bodo rešitve prispevale k večji okoljski sprejemljivosti. 	<ul style="list-style-type: none"> Zagotovljen bo strokovni nadzor nad izvajanjem GOI in ostalih del in s tem tudi nad načrtovanimi tehnološkimi rešitvami. V vplivnem območju obravnavanega projekta ni takšnih nepremičnin, na katere bi lahko gradnja in uporaba infrastrukture škodljivo vplivalo. Pri gradnji bodo upoštewane vse potrebne določbe in predpisi, kjer je predvidena tudi organizacija gradbišča. Pred predajo tehničnih instalacij in naprav bo potrebno izvesti poskusno obratovanje in merjenje emisij, v skladu z zakonom. Pred predajo vse izvedene infrastrukture namenu se bo izvedlo kvalitativni in kvantitativni pregled izvedenih del. 	<ul style="list-style-type: none"> Strokovno rokovanje in upravljanje z infrastrukturo bo zagotovljeno preko strokovnega osebja upravljavca. Izvajala se bodo redna in periodična merjenja emisij v okolje, skladno z zakonom. Negativni vplivi na okolje se bodo zmanjšali že zaradi prej v tem dokumentu navedenih dejstev. Ocena stroškov je vključena v stroške uporabe, delovanja oz. upravljanja infrastrukture.

10.3 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov na okolje

Ocena vplivov se nanaša na izpolnjevanje predpisanih zahtev s področja varstva okolja in načel dobrega gospodarja. Glede na to, da bo pri uresničitvi predvidenega investicijskega projekta prišlo tudi do posega v prostor, so v strokovni oceni ovrednoteni tudi vplivi med izvedbo projekta in po izvedbi projekta. Podana ocena na okolje temelji na osnovi predvidenih GOI del in vpliva le-teh na okolje ter učinkov izvedbe oziroma vgrajenih materialov na okolje v času uporabe. Investicijski projekt ne povzroča stroškov, ki bi terjali posebna vlaganja za odpravo negativnih okoljskih vplivov. Dolgoročno, v času obratovanja, ne bo stroškov negativnih vplivov na okolje; kratkoročne stroške t.j. morebitne okoljske stroške negativnih vplivov na okolje v času gradnje/izvedbe del pa bo v celoti pokrival izvajalec gradbeno obrtniških in instalacijskih del, kar pomeni, da ne bodo bremenili investitorja in sofinancerja. Vsi opisani omilitveni ukrepi so v skladu s slovenskimi predpisi ter so že vkalkulirani v stroških izvedbe projekta, kot je predstavljeno v tem dokumentu.

11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE TER ANALIZA IZVEDLJIVOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

11.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta z dinamiko nastajanja investicijskih stroškov

11.1.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

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

- ⊕ Investicijski projekt (operacija) se bo pričel z izdelavo in potrditvijo DIIP-a junij 2018 (sklep: 08.06.2018).
- ⊕ Trajanje izvedbe/ureditve infrastrukture za pešce in kolesarje je predvideno od 01.07.2019 do 15.07.2020.
- ⊕ Izvedba kvalitativnega in kvantitativnega pregleda, odprava napak ter izvedba primopredaje izvedenih del je predvidena do 31.07.2020.
- ⊕ Predaja izvedenih del namenu je predvidena do 31.08.2020.
- ⊕ Zaključek investicijskega projekta (finančnih zaključek) je predviden do 30.09.2020.

Tabela 15: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.

ČASOVNI NAČRT IZVEDBE - Aktivnosti	Začetek	Zaključek
Izdelava investicijske dokumentacije	Junij 2018	Avgust 2018
Izdelava in potrditev DIIP	Junij 2018	Junij 2018
Izdelava in potrditev IP	Avgust 2018	Avgust 2018
Izdelava projektne dokumentacije	Maj 2018	Avgust 2018
Izdelava PZI projektne dokumentacije s popisom in oceno vrednosti del	Maj 2018	Avgust 2018
Prijava projekta na JR-UTM_1/2017 in podpis sofinancerske pogodbe	September 2018	December 2018
IZVEDBA investicijskega projekta in predaja izvedenih del namenu	Maj 2019	Avgust 2020
Izvedba postopka JN skladno z ZJN-3 za izbor izvajalca del	Maj 2019	Junij 2019
Izdelava razpisne dokumentacije ter objava javnega naročila za izbor izvajalca del	Maj 2019	Maj 2019
Analiza prejetih ponudb in izdaja sklepa o odločitvi	Junij 2019	Junij 2019
Podpis gradbene pogodbe z izbranim izvajalcem del	Junij 2019	Junij 2019
Izvedba infrastrukture za pešce in kolesarje ter ostala dela	Julij 2019	Julij 2020
Uvedba izvajalca v delo	Julij 2019	Julij 2019
Izvedba infrastrukture za pešce in kolesarje ter ostala dela	Julij 2019	Julij 2020
Príprava projektne dokumentacije (PID) za izvedbo kvalitativnega in kvantitativnega pregleda	Junij 2020	Julij 2020
Odprava pomanjkljivosti in primopredaja izvedenih del	Julij 2020	Julij 2020
Strokovni nadzor gradnje	Julij 2019	Avgust 2020
Predaja izvedenih del namenu (prenos v uporabo) - predaja v upravljanje	Avgust 2020	Avgust 2020
Informiranje in komuniciranje z javnostjo	Marec 2019	Avgust 2020
ZAKLJUČEK PROJEKTA (Zaključek financiranja in priprava zaključnega poročila)	Avgust 2020	September 2020

11.1.2 Dinamika nastajanja investicijskih stroškov

Specifikacija nastajanja investicijskih stroškov po tekočih cenah, ločena na upravičene in neupravičene stroške investicijskega projekta skladno s pogoji javnega razpisa Ministrstva za infrastrukturo JR-TM_1/2017, je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe projekta, ki je predstavljen v poglavju 11.1.1 tega dokumenta. Predstavljena je v tabeli v nadaljevanju tega poglavja.

Tabela 16: Specifikacija nastajanja investicijskih stroškov, ločeno na upravičene in neupravičene, po tekočih cenah, v EUR.

Dinamika nastajanja stroškov po letih	Dinamika po letih			SKUPAJ
	2018	2019	2020	
1.1 Gradnja nepremičnin	- €	78.550,13 €	268.565,31 €	347.115,44 €
Upravičeni stroški	- €	62.391,70 €	219.918,23 €	282.309,93 €
Neupravičeni stroški	- €	16.158,43 €	48.647,08 €	64.805,51 €
1.1 Infrastruktura za kolesarje (kolesarske povezave)	- €	46.239,66 €	191.698,85 €	237.938,51 €
Upravičeni stroški	- €	30.081,23 €	143.051,77 €	173.133,00 €
Neupravičeni stroški	- €	16.158,43 €	48.647,08 €	64.805,51 €
1.1 Infrastruktura za pešce (pločnik)	- €	32.310,47 €	76.866,46 €	109.176,93 €
Upravičeni stroški	- €	32.310,47 €	76.866,46 €	109.176,93 €
Neupravičeni stroški	- €	- €	- €	- €
1.3 Oprema in druga opredmetena sredstva	- €	10.118,67 €	17.156,43 €	27.275,10 €
Upravičeni stroški	- €	10.118,67 €	17.156,43 €	27.275,10 €
Neupravičeni stroški	- €	- €	- €	- €
1.3 Infrastruktura za kolesarje (kolesarske povezave)	- €	- €	- €	- €
Upravičeni stroški	- €	- €	- €	- €
Neupravičeni stroški	- €	- €	- €	- €
1.3 Infrastruktura za pešce (pločnik)	- €	10.118,67 €	17.156,43 €	27.275,10 €
Upravičeni stroški	- €	10.118,67 €	17.156,43 €	27.275,10 €
Neupravičeni stroški	- €	- €	- €	- €
Stroški informiranja in komuniciranja	- €	1.528,50 €	1.563,66 €	3.092,16 €
Upravičeni stroški	- €	1.528,50 €	1.563,66 €	3.092,16 €
Neupravičeni stroški	- €	- €	- €	- €
Stroški storitev zunanjih izvajalcev	21.300,00 €	4.380,45 €	7.143,05 €	32.823,50 €
Upravičeni stroški	21.300,00 €	4.380,45 €	7.143,05 €	32.823,50 €
Neupravičeni stroški	- €	- €	- €	- €
Neupravičeni stroški	7.736,00 €	126.397,21 €	64.774,26 €	198.907,47 €
Drugi Neupravičeni stroški	2.500,00 €	86.549,27 €	- €	89.049,27 €
DDV	5.236,00 €	39.847,94 €	64.774,26 €	109.858,20 €
SKUPAJ VREDNOST PROJEKTA Z DDV	29.036,00 €	220.974,96 €	359.202,71 €	609.213,67 €
UPRAVIČENI STROŠKI - skupaj	21.300,00 €	78.419,32 €	245.781,37 €	345.500,69 €
NEUPRAVIČENI STROŠKI - skupaj	7.736,00 €	142.555,64 €	113.421,34 €	263.712,98 €

11.2 Analiza izvedljivosti investicijskega projekta

V časovnem načrtu so predstavljene vse potrebne aktivnosti za izvedbo investicijskega projekta. Roki za izvedbo so realni.

11.2.1 Podatki o investitorju in organizacijska rešitev vodenja projekta

Pripravo in izvedbo investicijskega projekta bo vodil investitor in nosilec projekta **Občina Ajdovščina v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti**. Investitor je v preteklih letih že pridobil izkušnje pri pripravi in vodenju podobnih investicijskih projektov. Izvedbo investicijskega projekta bodo vodile strokovne službe investitorja, in sicer Oddelek za gospodarske javne službe in investicije in Oddelek za gospodarstvo in razvojne zadeve na Občini Ajdovščina. Te vključujejo zunanje strokovne sodelavce pri pripravi projektne in investicijske dokumentacije, nadzoru izvajanja del (nadzorniki za gradbena, strojna in elektro instalacijska dela) ipd. Osnovni podatki o investitorju obravnavanega investicijskega projekta so že podani v poglavju 0.2.

Pripravo, izvedbo in spremljanje investicijskega projekta bo vodila strokovna skupina investitorja (**Oddelek za gospodarske javne službe in investicije ter Oddelek za gospodarstvo in razvojne zadeve**) v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Investitor bo vodenje investicijskega projekta zagotovil z lastnimi viri v okviru občinske uprave, saj že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih objektov. Odgovorna oseba investitorja je župan Občine Ajdovščina Tadej Beočanin. Za izdelavo investicijske dokumentacije in prijave na javni razpis je in ob tudi v prihodnje zadolžen Oddelek za gospodarstvo in razvojne zadeve na Občini Ajdovščina. Za izvedbo investicijskega projekta je in bo tudi v prihodnje zadolžen Oddelek za gospodarske javne službe in investicije na Občini Ajdovščina. Odgovorna vodja za izvedbo celotnega investicijskega projekta (skrbnik projekta) je Alenka Čadež Kobil, dipl. ekon., vodja Oddelka za gospodarske javne službe in investicije na Občini Ajdovščina. Kot vodja investicijskega projekta je/bo odgovorna za izvedbo operacije. Naloge strokovne/delovne skupine so in bodo:

- ⇒ usklajevati in spremljati izvedbo aktivnosti ter zagotoviti učinkovito izvedbo projekta v skladu s projektno tehnično in investicijsko dokumentacijo;
- ⇒ zagotoviti finančna sredstva za pokrivanje celotnega investicijskega projekta (npr. zagotoviti potrebna lastna sredstva, pridobiti nepovratna sredstva ipd.);
- ⇒ poročati o poteku investicijskih aktivnosti in iskati rešitve za morebitne probleme pri izvajanju aktivnosti na rednih sestankih, ki bodo organizirani po potrebi oziroma najmanj enkrat tedensko v prostorih Občine Ajdovščina in/ali na terenu; ter
- ⇒ zagotoviti koordinacijo vseh vpletenih v izvedbo projekta.

Ob zaključku investicijskega projekta bo vodja projekta pripravila zaključno vsebinsko in finančno poročilo o izvedenem projektu.

Ključne odločitve glede izvajanja investicijskega projekta bo sprejemal župan Občine Ajdovščina. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izvajanjem aktivnosti izdelave investicijske in projektne dokumentacije je in bo še naprej vodil investitor v sodelovanju z zunanjimi svetovalci-sodelavci. Člani strokovne/delovne skupine bodo usklajevali in spremljali izvedbo aktivnosti, dogovarjali se bodo o rešitvi morebitnih problemov pri izvajanju na rednih operativnih sestankih, ki bodo organizirani po potrebi oziroma najmanj enkrat tedensko. Izbrali bodo tudi vodjo strokovnega nadzora gradnje investicijskega projekta. Aktivnosti se bodo izvajale v prostorih Občine Ajdovščina oziroma na terenu. Po potrebi se bo vključilo v strokovno/delovno skupino tudi druge izvajalce storitev in neodvisne strokovnjake z ustreznimi strokovnimi izkušnjami. Za izdelavo študij, analiz in pripravo projektne in investicijske dokumentacije ter za izvedbo strokovnega nadzora gradnje so bili in bodo tudi v prihodnje s strani investitorja in vodje investicijskega projekta najeti zunanji izvajalci/sodelavci. Ostali zunanji koordinatorji niso predvideni. **Z vidika usposobljenosti kadrov, ki so vključeni v izvedbo projekta, je projekt izvedljiv. Kadri razpolagajo z ustreznimi strokovnimi znanji.**

Izbor izvajalca GOI in ostalih del bo potekal na osnovi veljavne zakonodaje. Izbor izvajalca GOI in ostalih del je bil izveden po odprtem postopku skladno z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3). Za izvedbo projekta bo izbor najugodnejšega izvajalca GOI in ostalih del izveden po odprtem postopku, kar pomeni, da bo razpis odprt za vse zainteresirane ponudnike, ki bodo morali predložiti svoje ponudbe na osnovi podanih zahtev iz razpisne dokumentacije. Zagotovljena bo optimalna izvedba postopka javnega naročila za izbor izvajalca GOI in ostalih del, ki bo izveden v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3). Investitor bo objavil javno naročilo skladno s časovnim načrtom v svojem imenu in na svoj račun. Javno naročilo (javni razpis) za izbor izvajalca GOI in ostalih del bo investitor objavil na Portalu javnih naročil RS in na spletni strani Občine Ajdovščina. V razpisni dokumentaciji bodo podrobno opredeljene zahtevane izkušnje (pri izvedbi podobnih projektov), ki jih bo moral izkazati ponudnik, ter merila za izbor najugodnejšega ponudnika, ob izpolnitvi vseh pogojev iz razpisne dokumentacije. Od izvajalca GOI in ostalih del se bodo zahtevale tudi ustrezne garancije, tako v fazi izbora najugodnejšega ponudnika (garancija za resnost ponudbe), kakor tudi v času izvedbe (garancija za dobro izvedbo del ter garancija za odpravo pomanjkljivosti v garancijskih dobi). **Na izvedljivost projekta s predvidenimi finančnimi sredstvi in v predvidenem časovnem okviru vpliva tudi sam postopek oddaje javnega naročila in uspešnosti le-tega. Glede na to, da ima investitor izkušnje z izvedbo javnih naročil (JN) je z vidika le-tega projekt izvedljiv. Glede na trenutno stanje na trgu oziroma cene primerljivih objektov investitor predvideva, da z javnim naročilom za izvedbo GOI in ostalih del ne bo presegel načrtovanih, planiranih sredstva v okviru izvedbe projekta. Z vidika obsega načrtovanih sredstev je tako projekt izvedljiv pod predpostavko, da bodo ponudbe v okviru predvidenih vrednosti projekta.**

Če upoštevamo, da je že pripravljena investicijska in projektna dokumentacija ter da za izvedbo projekta ni potrebna pridobitev gradbenega dovoljenja, saj so dela opredeljena kot izvedba investicijsko vzdrževalnih del v javno korist in je potrebno le prijati začetek in zaključek del, lahko glede na izkušnje investitorja predvidevamo, da je investicijski projekt izvedljiv v predvidenem časovnem roku: zaključek del na terenu (izvedba GOI in ostalih), izvedba količinskega in kakovostnega pregleda ter primopredaja izvedenih del je predvidena do max 31.07.2020; predaja izvedenih del namenu do max 31.08.2020. Finančni zaključek operacije pa je predviden do max 30.09.2020.

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

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

- ⇒ Projektna dokumentacija PZI: Ureditev površin za kolesarje in pešce ob glavni cesti v mestu Ajdovščina – Odsek 3, ki ga je izdelalo podjetje Projekt d.d. Nova Gorica, Kidričeva ulica 9a, 5000 Nova Gorica (št. projekta: 14382-3; datum: junij 2018, dopolnitev: avgust 2018).
- ⇒ Projektna dokumentacija PZI: Ureditev površin za kolesarje in pešce ob glavni cesti v mestu Ajdovščina – Odsek 4, ki ga je izdelalo podjetje Projekt d.d. Nova Gorica, Kidričeva ulica 9a, 5000 Nova Gorica (št. projekta: 14382-4; datum: avgust 2018).
- ⇒ Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP): Urejanje površin za pešce in kolesarje – Vipavska cesta, ki ga je junija 2018 izdelalo podjetje NI-BO Robert Likar s.p., Vipavska cesta 17, 5270 Ajdovščina (številka slepa o potrditvi: 351-85/2015; datum sklepa: 08.06.2018).

Za izvedbo operacije ni potrebna pridobitev gradbenega dovoljenja, saj so dela opredeljena kot izvedba investicijsko vzdrževalnih del v javno korist.

V skladu z Gradbenim zakonom (Uradni list RS, št. 61/2017 in 72/2017-popr.) in Pravilnikom o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov (Uradni list RS, št. 61/2017 in 72/2017-popr.) bo potrebno izdelati še naslednjo dokumentacijo:

- ⇒ Projekt izvedenih del (PID), ki je namenjen vpogledu v dejansko izvedena dela. Za izdelavo in zagotovitev PID projektne dokumentacije bo odgovoren izvajalec GOI in ostalih del v okviru pogodbenih del.

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) je za potrebe obravnavanega investicijskega projekta vključno s tem dokumentom (t.j. IP) izdelana vsa potrebna investicijska dokumentacija (DIIP in IP).

11.2.3 Način končnega prevzema, vzpostavitve obratovanja in upravljanja investicijskega projekta ter način in pristojnosti vzdrževanja med obratovanjem

Izvajalec GOI in ostalih del bo po dokončanju del pisno zaprosil naročnika (Občino Ajdovščina) za količinski in kakovostni pregled izvedenih del, ki bo potekal v navzočnosti nadzornega organa. Po zaključenem pregledu bodo pogodbene stranke sestavile zapisnik, v katerem bodo natančno ugotovile:

- ali so dela izvedena po pogodbi, predpisih in pravilih stroke;
- eventualna odstopanja, morebitne pomanjkljivosti, napake, več dela ipd.;
- katera dela je izvajalec dolžan na svoje stroške dodelati, popraviti ali znova izvesti in v kakšnem roku mora to storiti.

V kolikor bo iz zapisnika razvidno, da mora izvajalec del določena dela še dokončati, popraviti ali jih takoj ponovno izvesti, pa tega ne bo storil v dogovorjenem roku, bo imel naročnik možnost angažirati drugega izvajalca, ki bo dela izvedel na izvajalčev račun, plačilo pa bo izvedeno z unovčitvijo bančne garancije za dobro izvedbo pogodbenih obveznosti.

Po odpravi napak iz količinskega in kakovostnega pregleda bo opravljan končni količinski in kakovostni pregled ter prevzem izvedenih del, na katerem bo ponovno sestavljen zapisnik ter predana atestna dokumentacija, poročila, certifikati ter dokazila o vgrajenih materialih in opreми, s strani izvajalca del pa bo predana garancija za odpravo napak v garancijski dobi. O dokončanju in prevzemu del bodo pooblaščen predstavniki pogodbenih strank sestavili primopredajni zapisnik.

Po izvedbi projekta (opravljenem kvalitativnem-internem prevzemu ter izvedbi primopredaje izvedenih del) bo Občina Ajdovščina, kot lastnik/investitor in upravljavec, vseh izvedenih del, ki so predmet obravnave tega dokumenta, predala v vzdrževanje in upravljanje izvajalcu gospodarskih javnih služb (izvajalec GJS) t.j. javnemu podjetju KSD d.o.o. Ajdovščina, ki na območju občine Ajdovščina opravlja naloge javne gospodarske službe. Tako občina kot tudi izvajalec GJS že zaposlujeta ustrezno usposobljen kader, ki ima izkušnje z vzdrževanjem in upravljanjem primerljive infrastrukture, ki bo izvedena v okviru tega projekta.

Glede načina končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter načina in pristojnosti vzdrževanja izvedene infrastrukture v okviru projekta se bo Občina Ajdovščina (kot investitor in upravljavec) dogovorila z bodočim vzdrževalcem javnim podjetjem KSD d.o.o. Ajdovščina, ki upravlja in vzdržuje javno infrastrukturo in javne površine na območju občine. V ta namen javno podjetje KSD d.o.o. Ajdovščina zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z upravljanjem in vzdrževanjem primerljive infrastrukture in javnih površin. KSD d.o.o. Ajdovščina bo odgovoren za tekoče vzdrževanje infrastrukture in javnih površin ter bo pokrival vse tekoče stroške. Investitor/lastnik in upravljavec infrastrukture (Občina Ajdovščina) pa bo dolžan kriti stroške večjih tekočih vzdrževalnih del, stroške investicijskega vzdrževanja in ostale stroške, ki ga po pogodbi o izvajanju gospodarskih javnih služb bremenijo. Izvajalec gospodarske javne službe na območju občine javno podjetje KSD d.o.o. Ajdovščina bo moral letno poročati investitorju/lastniku in upravljavcu (Občini Ajdovščina) o stanju na infrastrukturi, pripraviti predlog potrebnih vzdrževalnih del ipd. Občina Ajdovščina kot lastnik in upravljavec bo poročilo proučila ter pripravila predloge za morebitne spremembe oziroma potrebne ukrepe. KSD d.o.o. Ajdovščina kot vzdrževalec oziroma izvajalec gospodarske javne službe ter Občina Ajdovščina kot lastnik in

upravljavalec sta dolžna spremljati učinke ves čas trajanja ekonomske dobe investicijskega projekta oziroma v skladu s predpisi.

11.2.4 Kazalniki in vrednotenje učinkov investicijskega projekta

A. Fizični kazalniki

Fizični kazalniki med izvajanjem gradnje in v času uporabe v 30 letni ekonomski dobi so:

Fizični kazalnik	Vrednost
Začetek izvedbenih (GOI) del	01.07.2019
Zaključek izvedbenih (GOI) del in primopredaja izvedenih del investitorju	do 31.07.2020
Predaja namenu (prenos v uporabo) – predaja v upravljanje	do 31.08.2020
Zaključek operacije – finančni zaključek operacije	do 30.09.2020
Dolžina nove kolesarske poti	1.247,0 m
Dolžine novega pločnika za pešce	1.247,0 m

Fizični kazalniki obravnavanega investicijskega projekta se bodo spremljali v obravnavanem referenčnem ekonomskem obdobju.

B. Finančni in ekonomski kazalniki

Finančni in ekonomski (CBA) kazalniki med izvajanjem gradnje in v času uporabe v 30 letni ekonomski dobi so:

Finančni in ekonomski kazalniki	
Vrednost investicijskega projekta v tekočih cenah z DDV	609.213,67 EUR
Višina upravičenih stroškov projekta	345.500,69 EUR
Finančna neto sedanja vrednost brez sofinanciranja	-602.200,85 EUR
Finančna interna stopnja donosa brez sofinanciranja	FISD < 0,0%
Finančna neto sedanja vrednost s sofinanciranjem	-353.182,18 EUR
Finančna interna stopnja donosa s sofinanciranjem	FISD < 0,0%
Ekonomska neto sedanja vrednost brez sofinanciranja	231.382,17 EUR
Ekonomska interna stopnja donosa brez sofinanciranja	8,60%
Ekonomska neto sedanja vrednost s sofinanciranjem	486.514,98 EUR
Ekonomska interna stopnja donosa s sofinanciranjem	18,32%

Finančni in ekonomski kazalniki obravnavanega investicijskega projekta se bodo spremljali v obravnavanem referenčnem ekonomskem obdobju. Podrobneje so finančni in ekonomski kazalniki investicijskega projekta predstavljeni v finančni in ekonomski analizi tega investicijskega programa (IP), in sicer v poglavju 14.

11.2.5 Vrednotenje investicijskega projekta

Učinke izvedbe investicijskega projekta bo moč neposredno spremljati in jih z doseženimi rezultati tudi vrednotiti na podlagi predhodno predstavljenih kazalnikov (poglavje 11.2.4).

Posredno pa bo pozitiven učinek investicijskega projekta viden tudi na kvalitetnejših infrastrukturnih pogojih za kolesarjenje in peš promet. Po zaključku investicijskega projekta bo le-ta imel vpliv tudi na povečanje okolju prijaznih transportnih sredstev (npr. kolesa), na potovalne navade in izbiro načina prevoza v mesto. Izvedba investicijskega projekta bo tako pospešila skladen družbeni, zdravstveni, socialni, gospodarski (predvsem turistični) in okoljski razvoj, z zagotavljanjem visoke življenjske ravni in kakovostnega bivalnega okolja in s tem dviga življenjskega standarda stanovalcev Ajdovščine in posledično vseh občanov Občine Ajdovščina. Vse družbeno ekonomske koristi so podrobneje predstavljene v poglavju 13.4.

11.2.6 Sklep analize izvedljivosti

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.

Zaključek

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

12 NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

V tem poglavju podrobneje predstavljamo predvidene vire financiranja investicijskega projekta ter njegovo finančno konstrukcijo. V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) so predvideni viri financiranja investicijskega projekta predstavljeni po tekočih cenah.

Vire financiranja investicijskega projekta bodo zagotovljeni iz:

- lastnih proračunskih sredstev Občine Ajdovščina;
- s pridobitvijo nepovratnih sredstev Evropske kohezijske politike na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo za sofinanciranje trajnostne mobilnosti v višini 80% upravičenih stroškov operacije glede na omejitve iz JR-TM_1/2017 (od tega 85% iz sredstev Kohezijskega sklada EU in 15% Slovenske udeležbe v kohezijski politiki – integralnih sredstev Mzi).

Skladno s pogoji javnega razpisa JR-TM_1/2017 za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, ki ga je objavilo Ministrstvo za infrastrukturo, s prijavo projekta oziroma oddajo vloge na 3. rok javnega razpisa ne veljajo več omejitve višine razpoložljivih zagotovljenih sredstev na posamezno občino, kar smo upoštevali pri izračunu višine sofinanciranja predmetnega projekta.

Tabela 17: Viri in dinamika financiranja investicijskega projekta po tekočih cenah, v EUR.

Viri financiranja	Dinamika po letih			SKUPAJ	
	2018	2019	2020	v EUR z DDV	%
LASTNI VIRI - PRORAČUN OBČINE AJDOVŠČINA	11.996,00 €	158.239,50 €	162.577,62 €	332.813,12 €	54,63%
JAVNI VIRI - MZI (JR-TM_1/2017)	17.040,00 €	62.735,46 €	196.625,09 €	276.400,55 €	45,37%
Kohezijski sklad EU - 85%	14.484,00 €	53.325,14 €	167.131,33 €	234.940,47 €	38,56%
SLO udeležba - integralna sredstva Mzi - 15%	2.556,00 €	9.410,32 €	29.493,76 €	41.460,08 €	6,81%
SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA	29.036,00 €	220.974,96 €	359.202,71 €	609.213,67 €	100,00%

Predvidena struktura financiranja investicijskega projekta po tekočih cenah je sledeča:

- ⇒ 54,63% lastni, proračunski viri Občine Ajdovščina v skupni višini 332.813,12 EUR;
- ⇒ 45,37% javni viri EU in SLO (nepovratna sredstva Ministrstva za infrastrukturo RS v okviru JR-TM_1/2017) v skupni višini 276.400,55 EUR, od tega:
 - 234.940,47 EUR Kohezijskih sredstev EU (85%)
 - 41.460,08 EUR Slovenska udeležba v kohezijski politiki (integralna sredstva Mzi – 15%)

13 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA TER DRUŽBENO-EKONOMSKIH (CBA/ASK) KORISTI PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

13.1 Ekonomska doba

Ekonomska doba za tovrstne projekte po direktivah EU znaša 25-30 let (področje »Ceste« in področje »Mestni promet«). V naših izračunih smo upoštevali ekonomsko dobo 30 let. Ekonomsko obdobje obravnavanega investicijskega projekta je torej od leta 2019 do 2048; kot bazično leto smo upoštevali leto 2018, ko so pričeli nastajati investicijski stroški.

13.2 Projekcija prihodkov investicijskega projekta

Predvidevamo, da bo investicijski projekt (rezultat operacije) pri svojem poslovanju/obratovanju lahko ustvarjal naslednje vrste poslovnih prihodkov:

- ⇒ enkratne prihodke ter
- ⇒ prihodke iz obratovanja investicijskega projekta.

V izračunih smo upoštevali le neposredne/direktne prihodke projekta po metodi prirasta (inkrementalni metodi), ki temelji na primerjavi prihodkov v okviru scenarija »z investicijo« s prihodki v okviru scenarija »brez investicije« skladno s točko 3 15. člena Delegirane uredbe komisije (EU) št. 480/2014 z dne 03.03.2014, kar pomeni, da so upoštevani le v finančni analizi upoštevani le dodatno nastali prihodki zaradi izvedbe projekta. V izračunih nismo upoštevali prihodkov, ki bi ravno tako nastajali, tudi če ne bi izvedli investicijskega projekta.

13.2.1 Enkratni prihodki

Investicijski projekt ne prinaša nobenih enkratnih prihodkov, kar je vidno tudi iz same finančne konstrukcije investicijskega projekta, saj bo le-ta v celoti financiran iz lastnih virov Občina Ajdovščina ter s pridobitvijo nepovratnih sredstev Evropskega kohezijskega sklada in Ministrstva za infrastrukturo v okviru JR-TM_1/2017.

13.2.2 Prihodki iz obratovanja investicijskega projekta

Predpostavili smo, da investicijski projekt ne bo prinašal prihodkov iz obratovanja.

13.3 Projekcija odhodkov investicijskega projekta

Pri projekciji odhodkov investicijskega projekta smo upoštevali predvidene odhodke/stroške, ki jih bodo morali kriti investor/lastnik oziroma upravljavec. Predvidevamo, da bo investicijski projekt pri svojem poslovanju povzročil naslednje vrste odhodkov/stroškov:

- ⇒ enkratne odhodke (investicijske stroške) ter
- ⇒ odhodke/stroške iz poslovanja investicijskega projekta.

V izračunih smo upoštevali le neposredne/direktne odhodke projekta po metodi prirasta (inkrementalni metodi), ki temelji na primerjavi stroškov/odhodkov v okviru scenarija »z investicijo« s stroški/odhodki v okviru scenarija »brez investicije« skladno s točko 3 15. člena Delegirane uredbe komisije (EU) št. 480/2014 z dne 03.03.2014, kar pomeni, da so upoštevani le v finančni analizi upoštevani le dodatno nastali stroški/odhodki zaradi izvedbe projekta. V izračunih nismo upoštevali odhodkov, ki bi ravno tako nastajali, tudi če ne bi izvedli investicijskega projekta.

13.3.1 Investicijski stroški (enkratni odhodki)

Investicijski stroški so stroški začetnih investicijskih vlaganj in nastajajo v času izvajanja operacije. Podrobnejši opis investicijskih stroškov in dinamika njihovega nastajanja je predstavljena v poglavju 8 ter 12 tega dokumenta.

13.3.2 Odhodki/stroški iz poslovanja

Predvidevamo, da bo investicijski projekt povzročil pri svojem obratovanju naslednje vrste odhodkov/stroškov iz poslovanja:

- ⇒ operativni stroški (materialni stroški, stroški storitev, ostali stroški) ter
- ⇒ stroške amortizacije.

A. Operativni stroški

Operativni stroški obratovanja na letni ravni zajemajo naslednje vrste stroškov:

- **Materialni stroški:** Materialni stroški so ocenjeni na podlagi strukture odhodkov primerljive infrastrukture oziroma projektih take vrste oziroma na podlagi ocene letnih materialnih stroškov na m dolžine novozgrajene in rekonstruirane infrastrukture za pešce in kolesarje. Obsegajo stroške materiala za vzdrževanje, stroške električne energije za javno razsvetljavo ter podobne materialne stroške oziroma vse materialne stroške, ki jih bodo imeli upravljavec in uporabniki z izpeljavo projekta in njegovega delovanja in vzdrževanja v prihodnje. Ocenili smo, da dodatni materialni stroški obratovanja znašajo 1,25 EUR brez DDV na leto na m dolžine novozgrajene in rekonstruirane infrastrukture za pešce in kolesarje.
- **Stroški storitev:** Stroški storitev so ocenjeni na podlagi strukture odhodkov primerljive infrastrukture oziroma projektih take vrste oziroma na podlagi ocene letnih stroškov storitev na m dolžine novozgrajene in rekonstruirane infrastrukture za pešce in kolesarje. Obsegajo stroške storitev rednega in investicijskega vzdrževanja, stroške dela glede na urno postavko in število ur vzdrževalcev na objektu itd. preračunane na m dolžine novozgrajene kolesarske poti. Ocenili smo, da dodatni stroški storitev znašajo 1,00 EUR brez DDV na leto na m dolžine novozgrajene in rekonstruirane infrastrukture za pešce in kolesarje.
- **Ostali stroški:** Ostali stroški so ocenjeni na 5,0% dodatnih skupnih materialni stroškov in stroškov storitev.

B. Amortizacija

Amortizacija je strošek, ki nastaja zaradi prenašanja nabavne vrednosti amortiziranega osnovnega sredstva na poslovne učinke in je obračunana kot produkt amortizacijske osnove in amortizacijske stopnje. Stroški amortizacije so izračunani upoštevajoč nabavno vrednost osnovnih sredstev za investicijski projekt. Za izračun amortizacije smo upoštevali 10% amortizacijsko stopnjo za urbano opremo in 3,0% amortizacijsko stopnjo za vsa ostala dela. Letni strošek amortizacije je izračunan s pomočjo podanih amortizacijskih stopenj in amortizacijskih osnov, ki so podane kot nabavne vrednosti posameznih osnovnih sredstev. Osnovna sredstva se bodo aktivirala 01.10.2020. Letni strošek amortizacije je predstavljen v spodnji tabeli.

Tabela 18: Prikaz letne amortizacije, obračunane amortizacije v ekonomski dobi projekta ter ponderirane življenjske dobe projekta, v EUR.

	Nabavna vrednost	Amortizacijska stopnja	Datum aktivacije OS	Letna amortizacija	Odpisana vrednost v ekonomski dobi	Neodpisana vrednost na dan 01.01.2019	Delež v OS	Življenjska doba (v letih)	Ponderirana življenjska doba (v letih)
GOI dela	408.355,50 €	3,0%	1.10.2020	12.250,66 €	346.081,28 €	62.274,21 €	69,2%	33,3	23,0
Ostala dela	149.921,54 €	3,0%	1.10.2020	4.497,65 €	127.058,51 €	22.863,04 €	25,4%	33,3	8,5
Oprema	32.193,36 €	10,0%	1.10.2020	3.219,34 €	32.193,36 €	– €	5,5%	10,0	0,5
SKUPAJ	590.470,40 €			19.967,65 €	505.333,15 €	85.137,25 €	100,0%		32,0

Iz zgornje tabele vidimo, da znaša ponderirana življenjska doba projekta 32,0 let obratovanja.

13.3.3 Skupaj odhodki/stroški investicijskega projekta

Pregled projekcije skupnih odhodkov investicijskega projekta, in sicer investicijskih stroškov, stroškov poslovanja (obratovalni, operativni stroški in stroški amortizacije) je po letih v ekonomski dobi 30-ih let predstavljen v spodnji tabeli.

Tabela 19: Prikaz investicijskih stroškov (vlaganj) in ocene stroškov poslovanja investicijskega projekta v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV.

ODHODKI/STROŠKI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA										
Letnica (obdobje) Leto (zapr.) Leto obratovanja	INVESTICIJSKA VLAGANJA			STROŠKI IZ POSLOVANJA / POSLOVNI ODHODKI						
	Stroški izvedbe GOI del (zgradnje infrastrukture za pešce in kolesarje)	Ostali investicijski stroški	SKUPAJ	OPERATIVNI STROŠKI				Amortizacija	SKUPAJ POSLOVNI ODHODKI / STROŠKI	
				Materijski stroški	Stroški storitev	Ostali stroški	Skupaj			
2018	0	0	– €	29.036,00 €	– €	– €	– €	– €	– €	– €
2019	1	0	106.158,90 €	110.695,80 €	– €	– €	– €	– €	– €	– €
2020	2	1	334.389,96 €	10.189,74 €	475,42 €	380,34 €	44,79 €	898,54 €	4.991,91 €	5.890,45 €
2021	3	2	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2022	4	3	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2023	5	4	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2024	6	5	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2025	7	6	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2026	8	7	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2027	9	8	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2028	10	9	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2029	11	10	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.967,65 €	23.561,81 €
2030	12	11	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	19.162,81 €	22.756,98 €
2031	13	12	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2032	14	13	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2033	15	14	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2034	16	15	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2035	17	16	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2036	18	17	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2037	19	18	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2038	20	19	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2039	21	20	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2040	22	21	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2041	23	22	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2042	24	23	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2043	25	24	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2044	26	25	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2045	27	26	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2046	28	27	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2047	29	28	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
2048	30	29	– €	– €	1.901,68 €	1.521,34 €	171,15 €	3.594,17 €	16.748,31 €	20.342,48 €
SKUPAJ			440.548,86 €	149.921,54 €	590.470,40 €	53.722,32 €	42.977,85 €	4.835,01 €	101.535,18 €	606.868,33 €
								Neodpisana vrednost osnovnih sredstev po zaključku ekonomske dobe		85.137,25 €

13.4 Prihodki in stroški na podlagi CBA/ASK - Analize stroškov in koristi (ekonomske analize)

Investicijski projekt prinaša še veliko koristi, ki se jih ne da denarno natančno ovrednotiti, in koristi oziroma izgube, ki jih lahko ovrednotimo v denarju. Cilj CBA (Cost Benefit Analyse) - ASK (Analize stroškov in koristi) je opredeliti in ovrednotiti vse morebitne vplive, kot koristi in kot stroške izvedbe investicijskega projekta. Pri opredelitvi stroškov in koristi nadgradimo finančno analizo z indirektnimi koristmi, tako da dobimo ekonomsko analizo (CBA/ASK-Analizo stroškov in koristi). Ekonomska analiza je skupno ime za ovrednotenje, pri katerem se upoštevajo vsi ekonomski stroški in vse ekonomske koristi v družbi. Ekonomska analiza utemeljuje upravičenost investicijskega projekta s širšega družbenega, razvojno-gospodarskega in socialnega vidika. Pri ekonomskem vrednotenju izhajamo iz predpostavke, da je treba vloške v okviru izvedbe investicijskega projekta opredeliti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, rezultate pa glede na pripravljenost posameznikov, da jih plačajo. Ekonomsko analizo (CBA/ASK-Analizo stroškov in koristi) delamo na podlagi družbenega vidika. Prilagoditve, ki jih moramo narediti, so: davčni popravki, popravki zaradi eksternalij ter popravek cen (od tržnih do obračunskih cen).

Družbeno-ekonomsko upravičenost investicijskega projekta smo presojali predvsem z vidika vplivov projekta na izboljšanje pogojev bivanja in kakovosti življenja prebivalcev, zagotavljanju njihove večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu (predvsem pešcev in kolesarjev), ohranitev poseljenosti in krajinsko urejenost kraja, ohranitev naravnega okolja, zmanjšanja onesnaženosti okolja z izpušnimi plini motornih vozil, izboljšanju zdravja prebivalcev s spodbujanjem zdravega načina življenja ipd. Koristi izvedbe investicijskega projekta lahko opredelimo kot bistven prispevek k atraktivnosti mesta in občine.

Upravičenost izvedbe investicijskega projekta glede na njegov osnovni namen lahko opravičujemo le skozi družbeno-ekonomske koristi, ki jih le-ta prinaša in kar opravičuje vlaganja javnih sredstev v izvedbo projekta pod scenarijem »z investicijo«. Investicijske projekte, kamor uvrščamo tudi investicijski projekt »Ureditev površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščina – Vipavska cesta«, ki so v osnovi širšega družbeno-ekonomskega pomena, pa ni mogoče oziroma je neupravičeno gledati in ocenjevati le z ozke finančne perspektive. Zavedati se moramo, da obravnavani projekt ni v osnovni namenjen tržni dejavnosti investitorja oziroma lastnika in upravljavca Občine Ajdovščina ter izvajalca GJS t.j. javnega podjetja KSD d.o.o. Ajdovščina ter kot tak ne ustvarja donosov in je zato finančno nerentabilen in neupravičen za izvedbo. Če pa ga proučujemo z ekonomskega (širšega družbenega vidika), vidimo, da bo s prihranki in dodatnimi potencialnimi prihodki in drugimi koristmi, ki jih bo prinesla njegova izvedba lokalnemu prebivalstvu, občini in regiji, pozitivno vplival na zdravstveni, družbeni, socialni, gospodarski, demografski in tudi ekološki (okoljski) razvoj.

13.4.1 Davčni popravki

Tržne cene vsebujejo tudi davke in prispevke ter nekatera transference plačila, ki lahko vplivajo na relativne cene. Medtem ko je v nekaterih primerih težko oceniti raven cen brez DDV, se vseeno lahko določijo nekateri splošni približki in odpravijo ta nesorazmerja cen. V ekonomski analizi smo opravili davčni popravek operativnih stroškov in investicijskih stroškov, tako da smo v navedeni postavki v tabeli 20 ovrednotili zmanjšanje investicijskih stroškov in operativnih stroškov za DDV ter ga upoštevali pri samem izračunu kot družbeno-ekonomske korist.

13.4.2 Popravek cen (pretvorba tržnih cen v obračunske cene)

Cilj pretvorbe tržnih cen v obračunske cene (popravek cen) je določitev davčnih popravkov. Pri analizi smo izhajali iz predpostavke, da se slovenske tržne cene tako dela kot proizvodov od tako imenovanih »računovodskih ali

mejnih cen« minimalno razlikujejo. Zato večino cen pri izračunu ekonomskih sodil nismo korigirali s konverzijskimi faktorji oziroma smo upoštevali konverzijski faktor 1.

13.4.3 Popravek zaradi eksternalij

Namen te faze je določiti koristi ali stroške zaradi zunanjih dejavnikov, ki niso upoštevani pri finančni analizi npr. stroški in koristi, ki izhajajo iz večje prometne varnosti območja, okoljske koristi, nižji stroški vzdrževanja, koristi oziroma potencialni prihranki ali dodatni potencialni prihodki lokalnih prebivalcev, mesta, občine na podlagi manjše porabe goriva, sanacije poškodb po prometnih nesrečah ipd., multiplikatorski učinek (npr. koristi na področju ohranjanja narave, varstva/izboljšanja zdravja prebivalcev ipd.) ali na primer višja kvaliteta bivanja za občane. Praviloma je te koristi in stroške težko ovrednotiti, četudi jih je mogoče določiti. Kot splošno pravilo velja, da je potrebno vse družbeno-ekonomske koristi in stroške, ki se prelivajo od projekta k ostalim subjektom brez nadomestila, v ASK/CBA upoštevati kot dodatek k njegovim finančnim stroškom. Zunanjim vplivom pa je potrebno določiti denarne vrednosti, če je le-to mogoče. Če ni, jih je potrebno opisati z nedenamimi pokazatelji. Zunanje koristi tako ocenjujemo s kvalitativnega in kvantitativnega vidika. V nadaljevanju so prikazane pozitivne koristi investicijskega projekta, ki jih je možno denarno ovrednotiti, in koristi, ki jih denarno ne moremo ovrednotiti.

A. Denarno ovrednotene družbeno-ekonomske koristi izvedbe investicijskega projekta

Dvig življenjske ravni občanov predvideva zvišanje blaginje stanja v občini na področju urejenosti kolesarskih poti in posledično večje uporabe koles v javnem prometu (ocena na letni ravni znaša 10.038,00 eur=6.692 prebivalcev mesta Ajdovščina*1,50 eur ocenjene koristi na občana na letni ravni).

Povečano zdravje občanov in prihrank na stroških materialnih in lažjih nesreč predvideva, da zaradi večjega koriščenja kolesarskih poti bodo prebivalci občine bolj zdravi in ne bodo toliko potrebovali zdravstvene oskrbe in zdravil. Z vzpostavljanjem infrastrukture za pešce in kolesarje bo investitorica vplivala na dvig aktivne mobilnosti občanov in s tem k bolj zdravemu načinu življenja med prebivalci. Premajhna telesna dejavnost oziroma vse bolj sedeči življenjski slog predstavlja resno tveganje za pojav različnih bolezni. Aktivna mobilnost, kot je hoja in kolesarjenje lahko bistveno prispeva k dvigu telesne dejavnosti. Predvsem otroci bodo lahko s hojo in kolesarjenjem v šolo dvignili svojo telesno dejavnost, saj bodo na voljo varne pešpoti in kolesarske povezave. Na ta račun se bo zmanjšalo število obolenj, ki so posledica neaktivnega, sedečega, življenjskega sloga in strošek nakupa zdravil ter zdravstvene oskrbe, kar pomeni prihranek na področju zdravstva. Poleg tega z ureditvijo varne, udobne in kakovostne infrastrukture za pešce in kolesarje se bo zmanjšalo tudi število manjših, lažjih prometnih nesreč ter posledično tudi materialnih stroškov (ocena na letni ravni znaša 33.460,00 eur=6.692 prebivalcev mesta Ajdovščina*5,00 eur ocenjeni prihranek na stroških zdravljenja in ostalih materialnih stroških).

Koristi iz naslova zmanjšanja števila težjih telesnih poškodb v peš in kolesarskem prometu – povečana prometna varnost; tu smo predvidevali, da zaradi urejenosti infrastrukture za pešce in kolesarje bo imel investicijski projekt pozitivne učinek tudi na zdravje prebivalcev občine zaradi preprečitve nastanka težjih telesnih poškodb ob prometnih nesrečah. Urejena infrastruktura za pešce in kolesarje bi lahko vplivala na preprečitev vsaj treh težjih poškodb na letni ravni. Koristi zaradi preprečitve težjih poškodb so ocenjene glede na odškodnine za nematerialno škodo po podatkih iz spletne strani Vrhovnega sodišča RS. Višina odškodnine v takšnem primeru težje poškodbe znaša cca 1.500,00 EUR na osebo na leto.

Zmanjševanje onesnaževanja okolja zaradi uporabe kolesa oziroma hoje (Okoljske koristi); predpostavili smo, da se bodo z ureditvijo infrastrukture za pešce in kolesarje zmanjšali tudi negativni vplivi na okolje. Z izvedbo projekta bo urejeno odvodnjavanje, ustrezna varna infrastruktura za pešce in kolesarje, posledično se bo več občanov vozilo v službo s kolesi oziroma bo hodilo peš, saj se bodo počutili varnejše, kar pa bo zmanjševalo tudi emisije hrupa, izpušnih plinov, prašnih delcev ipd. Ocenjujemo, da bodo prihranki iz naslova okoljskih koristi znašali 2.000,00 EUR na letnem nivoju.

Ocena indirektnih koristi v povečanju bruto domačega proizvoda občine zaradi boljše infrastrukturne opremljenosti občine in posledično povečanja privlačnosti okolja in prihoda večjega števila obiskovalcev občine v višini 3.000,00 EUR na letni ravni.

Predpostavke za izračun ter sam izračun denarno ovrednotenih družbeno-ekonomskih koristi je predstavljen v tabeli 20, kar je tudi upoštevano pri izračunu kazalnikov upravičenosti investicijskega projekta pri ekonomski analizi v poglavju 14.3.

Tabela 20: Prikaz ocene družbeno-ekonomskih ovrednotenih koristi investicijskega projekta v ekonomski dobi projekta za potrebe izdelave ekonomske analize (CBA/ASK), stalne cene, v EUR.

DRUŽBENO-EKONOMSKE KORISTI - EKONOMSKA ANALIZA												
Letnica (obdobje)	Léto (zup. št.)	Léto obratovanja	DAVČNI POPRAVEK investicijskih in operativnih stroškov			OSTALE KORISTI IN POTENCIALNI PRIHRANKI-PRIHODKI					SKUPAJ DRUŽBENO-JAVNE KORISTI	
			Investicijski stroški	Operativni stroški	SKUPAJ	Dvig življenjske ravni občanov	Povečano zdravje občanov in prihranek na stroških materialnih in lažjih nesreč	Prihranek na odškodninah za težje poškodbe (vsaj 3 težje poškodbe letno)	Zmanjševanje onesnaževanja okolja zaradi uporabe kolesa in prihranek na gorivu (ocena)	Dodaten prihodek zaradi privlačnega okolja občine (z vidika prometne urenosti in potenciala za prihod novih obiskovalcev ipd.)		Skupaj ostale koristi
2018	0	0	5.236,00 €	- €	5.236,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	5.236,00 €
2019	1	0	39.104,94 €	- €	39.104,94 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	39.104,94 €
2020	2	1	62.137,32 €	- €	62.137,32 €	2.509,50 €	8.365,00 €	1.500,00 €	500,00 €	750,00 €	13.624,50 €	75.761,82 €
2021	3	2	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2022	4	3	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2023	5	4	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2024	6	5	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2025	7	6	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2026	8	7	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2027	9	8	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2028	10	9	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2029	11	10	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2030	12	11	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2031	13	12	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2032	14	13	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2033	15	14	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2034	16	15	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2035	17	16	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2036	18	17	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2037	19	18	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2038	20	19	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2039	21	20	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2040	22	21	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2041	23	22	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2042	24	23	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2043	25	24	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2044	26	25	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2045	27	26	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2046	28	27	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2047	29	28	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
2048	30	29	- €	- €	- €	10.038,00 €	33.460,00 €	4.500,00 €	2.000,00 €	3.000,00 €	52.998,00 €	52.998,00 €
SKUPAJ			106.478,26 €	- €	106.478,26 €	283.573,50 €	945.245,00 €	127.500,00 €	56.500,00 €	84.750,00 €	368.323,50 €	1.604.046,76 €

B. Družbeno-ekonomske koristi, ki jih denarno ni bilo mogoče ovrednotiti

Družbeno-ekonomske koristi, ki jih prinaša scenarij »z investicijo«, so v nadaljevanju prikazane s kvalitativnega vidika glede na štiri segmente analize, in sicer glede na širši ekološki, družbeni, razvojno-gospodarski in socialni vidik.

- ⇨ **Ekološki vidik (koristi, ki jih izvedba projekta prinaša na področju ekologije)**
 - zagotovitev ustrezne prometne infrastrukture namenjene pešcem in kolesarjem, kar izboljšuje varovanje naravnega okolja z ureditvijo ustreznega odvodnjavanja padavinskih voda;
 - razvoj in vzpostavitev kakovostne infrastrukturne opremljenosti območja ter s tem zagotovitev boljše, trajnostne dostopnosti do storitev javne infrastrukture (prometna infrastruktura za pešce in kolesarje) na obravnavanem območju mesta ter s tem na območju celotne občine;
 - zagotovitev urejene in primerno vzdrževane infrastrukturne opremljenosti;
 - zmanjšanje negativnih vplivov na okolje in potencialne okoljske onesnaženosti ter s tem boljše varovanje naravnega okolja občine;
 - zmanjšanje onesnaževanja naravnega okolja z emisijami hrupa, prašnimi delci, toplogrednimi plini ipd. s spodbujanjem hoje oziroma uporabe koles kot dnevnega prevoznega sredstva (namesto motornih vozil);
 - boljše varovanje občutljivega (naravnega) okolja ter s tem izboljšanje njegove kakovosti;
 - skrb za trajnostni razvoj urbanega okolja občine;
- ⇨ **Družbeni vidik (koristi, ki jih izvedba projekta prinaša na družbenem področju)**
 - dvig kakovosti življenjskega standarda (kakovosti življenja) prebivalcev mesta Ajdovščina, kar posredno vpliva na večjo rast prebivalstva oziroma poseljenost in možnost razvoja ter zaposlovanja;
 - zagotovitev dviga življenjskih razmer na območju mesta in cele občine ter s tem ohranitev oziroma rast prebivalstva in ohranitev oziroma izboljšanje starostne strukture prebivalstva; posledično pa tudi dvig razvojnih možnosti same družbe;
 - ohranjanje naravnih virov, kar ima pozitiven učinke predvsem na počutje prebivalcev;
 - zagotovitev ustrezne urejenosti prometne infrastrukture, kar izboljšuje dostopnost na območju mesta peš in s kolesom;
 - zagotoviti prebivalcev mesta in posledično občine kvalitetno bivanje;
 - prispevati k okoljskemu, družbenemu, demografskemu in gospodarskemu razvoju občine in izboljšati blagostanje in kakovost bivanja lokalnih prebivalcev;
 - postopna izenačitev bivanjskih in ekonomskih pogojev v vseh predelih mesta in občine;
 - povečanje občasnega prebivalstva in obiskovalcev mesta in občine;
 - omogočanje trajnostnega razvoja lokalnih skupnosti, občine in tudi regije;
 - dvig kakovosti bivanjskih pogojev oziroma izboljšanjem življenjskih pogojev;
- ⇨ **Razvojno-gospodarski vidik (koristi, ki jih izvedba projekta prinaša na razvojno-gospodarskem področju)**
 - z implementacijo projekta se pričakuje celovit razvoj obravnavanega območja občine, saj bo z ureditvijo prometne infrastrukture za pešce in kolesarje možen izkoristek vseh naravnih danosti; kar tudi izboljšuje možnosti za razvoj in širitev mesta;
 - zasledovanje cilja policentričnega razvoja;
 - kakovostnejša osnova za izvajanje novih vsebin in dejavnosti na obravnavanem območju z upoštevanjem interesov lokalnega prebivalstva;
 - boljši pogoji za delo in za življenje domačinov (urejena prometna infrastruktura za pešce in kolesarje pomeni bistveno izboljšanje pogojev za življenje);
 - prispevanje k celovitem prostorskem razvoju naselja in občine v zagotavljanju boljše kakovosti bivanja na načelih trajnostnega razvoja;
 - vzpostavitev ugodnejših pogojev za razvoj podjetništva, obrtništva, trgovine in drugih gospodarskih dejavnosti;
 - povečanje atraktivnosti, učinkovitosti, konkurenčnosti mesta, občine in regije;
 - uresničitev razvojnih vizij občine;
- ⇨ **Socialni vidik (koristi, ki jih izvedba projekta prinaša na socialnem področju)**

- ▣ dvig kakovosti življenjskega standarda, ki se kaže v boljšem varovanju zdravja, boljši prometni varnosti ter v večjem udobju za prebivalce celotnega urbanega območja občine;
- ▣ koristi iz naslova urejene, varne in atraktivne infrastrukture za pešce in kolesarje bodo vidne tudi v izboljšanju zdravstvenega stanja prebivalcev obravnavanega območja;
- ▣ zagotovitev javnega interesa v smislu čim večjega varstva zdravja ljudi, okolja, gospodarstva ipd.;
- ▣ izboljšanje kakovosti javnih storitev (ponudba ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje);
- ▣ manjša možnost nesreč in poškodb zaradi boljših cestnih povezav ter urejene in predvsem varne prometne infrastrukture, kar povečuje tudi samo prometno varnost vseh udeležencev v prometu;

13.5 Preostanek vrednosti projekta

Delegirana uredba komisije (EU) št. 480/2014 z dne 03.03.2014 v točki 1 18. člena določa, da je potrebno pri sredstvih s pričakovano življenjsko dobo, ki presega referenčno obdobje oziroma ekonomsko dobo, njihovo preostalo vrednost določiti z izračunom neto sedanje vrednosti denarnih tokov v preostalih letih trajanja operacije. Na podlagi navedenega smo izračunali neto prihodek po zaključku referenčnega obdobja (ekonomske dobe) do konca ponderirane življenjske dobe projekta, ki je izračunana in predstavljena v poglavju 13.2 tega dokumenta, pod odsekom Amortizacija.

Tabela 21: Izračun preostale vrednosti projekta v okviru finančne in ekonomske analize, stalne cene, v EUR.

Preostanek vrednosti projekta (v EUR brez DDV)	FINANČNA ANALIZA	EKONOMSKA ANALIZA
Ekonomska doba (v letih)	30,0	30,0
Število let obratovanja (v letih)	29,0	29,0
Ponderirana življenjska doba projekta (v letih)	32,0	32,0
Razlika med ponderirano življenjsko dobo in let obr. v ekon. dobi (v letih)	3,0	3,0
Neto prihodki iz obratovanja (v EUR brez DDV) - v kolikor so večji od nič EUR	2.946,04 €	50.051,96 €
Preostanek vrednosti projekta (v EUR brez DDV)	- €	151.639,83 €

Delegirana uredba komisije (EU) št. 480/2014 z dne 03.03.2014 v točki 2 18. člena določa, da je potrebo preostalo vrednost naložbe/projekta vključiti v izračun diskontiranega neto prihodka operacije, le če prihodki presegajo stroške (t.j. če so ustvarjeni neto prihodki). V okviru tega projekta, le-ta ustvarja na letni ravni le neto prihodke v okviru ekonomske analize, v okviru finančne analize pa so le-ti negativni, zato smo v okviru ekonomske analize v izračun kazalnikov vključili tudi preostalo vrednost projekta. V okviru finančne analize pa v izračun nismo vključili preostanka vrednosti projekta/naložbe zaradi že predhodno navedenih dejstev.

14 PRESOJA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE TER IZRAČUN MAKSIMALNE VIŠINE SOFINANCIRANJA PROJEKTA NA PODLAGI FINANČNE VRZELI

Glavni namen tega poglavja je, da na temelju do sedaj obravnavanih podatkov in informacij o obstoječem stanju, tehnologiji, stroških in prihodkih obratovanja, zaposlenih in financiranju, pripravimo finančno-tržno oceno investicijskega projekta. Upravičenost investicijskega projekta smo merili tako, da smo izračunali denarne tokove za finančno in ekonomsko analizo (CBA/ASK) investicijskega projekta ter zanje izračunali pripadajoče statične in dinamične kazalnike upravičenosti izvedbe le-tega. Pri analizi smo skušali ugotoviti, kakšne finančne in ekonomske rezultate bo prinesel investicijski projekt v ekonomski dobi.

14.1 Predpostavke za izdelavo finančne in ekonomske analize

Namen finančne analize je izdelati napovedi finančnih oziroma realnih denarnih tokov projekta, da bi lahko izračunali kazalnike finančne učinkovitosti/upravičenosti izvedbe projekta. Namen izdelave ekonomske analize (CBA/ASK-Analiza stroškov in koristi) pa je opredeliti in ovrednotiti prispevek projekta na širše družbeno-ekonomsko okolje. Ekonomska analiza utemeljuje upravičenost izvedbe projekta s širšega ekološkega, družbenega, razvojno-gospodarskega in socialnega vidika.

Finančna in ekonomska analiza za izračun kazalnikov upravičenosti izvedbe investicijskega projekta sta bili narejeni na podlagi naslednjih predpostavk:

- Finančna in ekonomska analiza za izdelani na podlagi 30 letne ekonomske dobe projekta (2018-2048).
- Dinamični kazalniki upravičenosti projekta so izračunani za 2-letno obdobje izvedbe projekta (2018-2020) in za 29 letno obratovanje, in sicer od prvega leta rednega obratovanja (10.2020), ko se bodo nova osnovna sredstva aktivirala, pa do leta 2048.
- Ekonomsko koristna življenjska doba investicijskega projekta presega 30 letno referenčno časovno obdobje (ekonomsko dobo), in sicer znaša 32,0 let obratovanja.
- Prvo leto rednega obratovanja je 2020, natančneje 01.10.2020, ko se bodo nova osnovna sredstva aktivirala.
- Finančna in ekonomska analiza sta izdelani kot enovit projekt (konsolidirana analiza) s stališča investitorja/lastnika in upravljavca (Občina Ajdovščina) ter bodočega vzdrževalca (izvajalec GJS, javnega podjetja KSD d.o.o. Ajdovščina) (v skladu z navodili Evropske komisije v priložnici za izdelavo Analize stroškov in koristi; december 2014).
- Finančna in ekonomska analiza sta izdelani za scenarij »brez sofinanciranja« kot tudi za scenarij »s sofinanciranjem« s strani Evropske kohezijske politike in Ministrstva za infrastrukturo.
- Pri izračunu prihodkov in stroškov se je upoštevala inkrementalna metoda, kar pomeni, da so upoštevani dodatni prihodki in stroški, ki bodo nastali zaradi implementacije investicije. Navedeno je skladno s točko 3 15. člena Delegirane uredbe komisije (EU) 480/2014, ki pravi »Prihodki in stroški se izračunajo po t.i. metodi prirasta, ki temelji na primerjavi prihodkov in stroškov v scenariju nove naložbe s prihodki in stroški v scenariju brez nove naložbe. Kadar operacija zajema nova sredstva, so prihodki in stroški prihodki in stroški nove naložbe.«
- Investicijski projekt ni namenjen pridobitni dejavnosti ne investitorja/lastnika in upravljavca oziroma bodočega vzdrževalca. Investicijski projekt ne prinaša prihodkov iz poslovanja ne investitorju/lastniku in upravljavcu kot tudi ne bodočemu vzdrževalcu izvedenih del v okviru projekta.
- Investicijski stroški so prikazani v finančni analizi v stalnih cenah z DDV; v ekonomski analizi so bili izvedeni davčni popravki.

- ⇒ Vsi odhodki iz obratovanja in prihodki so prikazani v finančni in ekonomski analizi v stalnih cenah brez DDV, skladno s točko 4 15. člena Delegirane uredbe komisije (EU) 480/2014, ki pravi »Kadar davek na dodano vrednost ni upravičeni stroške v skladu s členom 69(3)c) Uredbe (EU) št. 1303/2013, izračun diskontiranega neto prihodka temelji na vrednostih brez davka na dodano vrednost.«
- ⇒ Projekt v okviru finančne analize na letni ravni ne prinaša neto prihodkov (prihodki ne presegajo stroškov), zato v izračun diskontiranega neto prihodka operacije v zadnjem referenčnem letu nismo vključili preostale vrednosti projekta/naložbe, skladno s točko 2 18. člena Delegirane uredbe komisije (EU) 480/2014.
- ⇒ Projekt prinaša v okviru ekonomske analize na letni ravni neto prihodke (prihodki presegajo stroške), zato smo skladno z točko 2 18. člena Delegirane uredbe komisije (EU) 480/2014, v izračun diskontiranega neto prihodka operacije v zadnjem referenčnem letu vključili tudi preostalo vrednost projekta/naložbe.
- ⇒ Analizo upravičenosti izvedbe investicijskega projekta smo pripravili na podlagi statičnih in dinamičnih kazalnikov upravičenosti investicijskega projekta tako za finančno kot tudi za ekonomsko analizo.
- ⇒ Diskontna stopnja, s katero smo diskontirali denarne tokove investicijskega projekta pri finančni analizi, znaša 4,0% in je določena z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
- ⇒ Diskontna stopnja, s katero smo diskontirali denarne tokove investicijskega projekta pri ekonomski (CBA/ASK) analizi, znaša 5% t.j. socialna diskontna stopnja v kohezijskih državah članicah in je določena z Delegirano uredbo komisije 480/2014 (člen 15. do 19.) in Izvedbeno uredbo komisije 2015/207 EU (člen 3 in Priloga III: Metodologija za pripravo analize stroškov in koristi (ASK)) ter Priročnikom Evropske komisije Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 (European Commission, december 2014).

14.2 Finančna analiza

V nadaljevanju je prikazan finančni denarni tok investicijskega projekta, ki prikazuje neposredne koristi, ki jih investicijski projekt prinaša. Investicijski projekt prinaša tako neposredne koristi (prilive) kot tudi neposredne stroške (odlive), ki so povzeti po prejšnjih prikazih v poglavju 13 za ekonomsko dobo projekta.

V finančni analizi smo upoštevali le denarne tokove, se pravi denarne tokove povezane z investicijskimi stroški, denarne tokove povezane z obratovanjem investicijskega projekta (stroške in prihodke iz obratovanja) in denarne tokove vezane na zaključek investicijskega projekta (ostanek vrednosti). V finančni analizi pa nismo upoštevali ne-denarne knjigovodske postavke (npr. amortizacija, rezervni sklad ipd.).

Prikaz denarnih tokov na podlagi finančne analize ne glede na vire financiranja (scenarij »brez sofinanciranja«) je predstavljen v tabeli 22, v tabeli 23 pa je predstavljen denarni tok na podlagi finančne analize z upoštevanjem pridobitve nepovratnih sredstev (scenarij »s sofinanciranjem«), ki nam pove, kolikšen je donos lastnega kapitala občine v okviru projekta. Uporabljena je 4% **diskontna stopnja**.



Tabela 21:

Denarni tok investicijskega projekta po finančni analizi v ekonomski dobi projekta, brez sofinanciranja, stalne cene, v EUR.

Letnica (obdobje)	FINANCAVNA ANALIZA - FINANČNI OZ. REALNI DENARNI TOK V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA brez sofinanciranja				SKUPAJ				DISKONTIRANE VREDNOSTI (4,0%)	
	DENARNI TOK VEZAN NA OBRATOVANJE	DENARNI TOK NA KONCU EKONOMSKE DOBE	DENARNI TOK INVESTICIJSKA VLAČANJA	POSITIVEN DENARNI TOK (PRILIV)	NEGATIVEN DENARNI TOK (ODLIV)	NETO PRIHODKI	NETO DENARNI TOK (PRILIV/ODLIV)	NETO INVESTICIJSKA VLAČANJA	NETO PRIHODKI	NETO DENARNI TOK
Leto obratovanja	PRILIV Prihodki v fazi obratovanja	ODLIV Odhodki v fazi obratovanja (operativni stroški)	SKUPAJ DENARNI TOK VEZAN NA OBRATOVANJE	Priliv	Odtekanje vrednosti	Neto prihodki	Neto denarni tok	Investicijska vlačanja	Neto prihodki	Neto denarni tok
2016	-	-	-	29.036,00 €	-	-	29.036,00 €	29.036,00 €	-	29.036,00 €
2017	-	-	-	216.854,70 €	-	-	216.854,70 €	208.514,14 €	660,94 €	208.514,14 €
2018	-	736,51 €	736,51 €	345.316,21 €	-	736,51 €	345.316,21 €	318.583,30 €	660,94 €	319.264,24 €
2019	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.619,02 €	2.619,02 €
2020	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.519,29 €	2.519,29 €
2021	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.421,43 €	2.421,43 €
2022	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.328,30 €	2.328,30 €
2023	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.238,75 €	2.238,75 €
2024	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.152,64 €	2.152,64 €
2025	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.069,85 €	2.069,85 €
2026	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.990,24 €	1.990,24 €
2027	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.913,69 €	1.913,69 €
2028	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.840,09 €	1.840,09 €
2029	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.769,31 €	1.769,31 €
2030	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.701,26 €	1.701,26 €
2031	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.635,83 €	1.635,83 €
2032	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.572,91 €	1.572,91 €
2033	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.512,42 €	1.512,42 €
2034	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.454,25 €	1.454,25 €
2035	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.398,31 €	1.398,31 €
2036	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.344,53 €	1.344,53 €
2037	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.292,82 €	1.292,82 €
2038	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.243,10 €	1.243,10 €
2039	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.195,28 €	1.195,28 €
2040	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.149,31 €	1.149,31 €
2041	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.105,11 €	1.105,11 €
2042	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.062,60 €	1.062,60 €
2043	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	1.021,73 €	1.021,73 €
2044	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	982,44 €	982,44 €
2045	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	944,55 €	944,55 €
2046	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	908,32 €	908,32 €
2047	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2048	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2049	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2050	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2051	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2052	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2053	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2054	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2055	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2056	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2057	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2058	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2059	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2060	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2061	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2062	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2063	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2064	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2065	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2066	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2067	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2068	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2069	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2070	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2071	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2072	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2073	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2074	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2075	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2076	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2077	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2078	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2079	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2080	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2081	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2082	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2083	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2084	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2085	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2086	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2087	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2088	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2089	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2090	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2091	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2092	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2093	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2094	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2095	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2096	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2097	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2098	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2099	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2100	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2101	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2102	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2103	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2104	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2105	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2106	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2107	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2108	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2109	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2110	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2111	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2112	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2113	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2114	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2115	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2116	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €	-	2.946,04 €	2.946,04 €	-	-	-
2117	-	2.946,04 €	2.946,04 €	2.946,04 €</						

Tabela 23: Denarni tok investicijskega projekta po finančni analizi v ekonomski dobi projekta, s sofinanciranjem, stalne cene, v EUR.

Letnica (obdobje)	FINANČNA ANALIZA - FINANČNI OZ. REALNI DENARNI TOK V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S SOFINANCIRANJEM EU IN RS			SKUPAJ			DISKONTIRANE VREDNOSTI (4,0%)		
	DENARNI TOK VEZAN NA OBRATOVANJE	DENARNI TOK NA KONCU EKONOMSKE DOBE (Preostanek vrednosti)	DENARNI TOK INVESTICIJSKA VLAGANJA	POZITIVEN DENARNI TOK (PRIHODI)	NEGATIVEN DENARNI TOK (ODLIVI)	NETO PRIHODKI (PRIHODI-ODLIVI)	NETO DENARNI TOK A VLAGANJA	NETO PRIHODKI	NETO DENARNI TOK
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2020	898,54 €	-	154.119,24 €	154.119,24 €	-	154.119,24 €	148.911,58 €	830,75 €	148.911,58 €
2021	3.594,17 €	-	147.954,61 €	148.853,15 €	-	148.853,15 €	136.792,35 €	3.193,30 €	137.623,10 €
2022	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	3.072,31 €	3.195,20 €
2023	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.954,14 €	3.072,31 €
2024	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.840,52 €	2.840,52 €
2025	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.731,27 €	2.731,27 €
2026	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.626,32 €	2.626,32 €
2027	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.525,21 €	2.525,21 €
2028	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.428,09 €	2.428,09 €
2029	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.334,70 €	2.334,70 €
2030	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.244,91 €	2.244,91 €
2031	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.158,56 €	2.158,56 €
2032	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	2.075,54 €	2.075,54 €
2033	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.995,71 €	1.995,71 €
2034	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.918,95 €	1.918,95 €
2035	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.845,15 €	1.845,15 €
2036	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.774,18 €	1.774,18 €
2037	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.705,94 €	1.705,94 €
2038	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.640,33 €	1.640,33 €
2039	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.577,24 €	1.577,24 €
2040	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.516,58 €	1.516,58 €
2041	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.458,25 €	1.458,25 €
2042	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.402,16 €	1.402,16 €
2043	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.348,23 €	1.348,23 €
2044	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.296,38 €	1.296,38 €
2045	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.246,52 €	1.246,52 €
2046	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.198,57 €	1.198,57 €
2047	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.152,47 €	1.152,47 €
2048	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	1.108,15 €	1.108,15 €
2049	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	-	-
2050	3.594,17 €	-	-	3.594,17 €	-	3.594,17 €	-	-	-
SKUPAJ	101.535,18 €	101.535,18 €	314.069,85 €	415.605,03 €	101.535,18 €	415.605,03 €	296.079,93 €	56.202,25 €	353.182,18 €

Tabela 24: Likvidnostni tok investicijskega projekta v ekonomski dobi projekta, stalne cene, v EUR z DDV.

LIKVIDNOSTNI TOK INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (Financial Sustainability)											
Letnica (obdobje) Leto (rep. let.) Leto obratovanja	PRILIVI				Skupaj prilivi	ODLIVI			Skupaj odlivi	NETO DENARNI TOK oz. NETO PRILIVI (razlika med prilivi in odlivi)	KUMULATIVA NETO DENARNEGA TOKA (Neto prilivov)
	Prihodki projekta	Viri financiranja investicije - lastna sredstva občine	Viri financiranja investicije - nepovratna sredstva	Ostali viri		Investicijska vlaganja	Obveznosti do virov financiranja	Stroški brez amortizacije			
2018	0	0	11.996,00 €	17.040,00 €	29.036,00 €	29.036,00 €	- €	- €	29.036,00 €	- €	- €
2019	1	0	154.119,24 €	62.735,46 €	216.854,70 €	216.854,70 €	- €	- €	216.854,70 €	- €	- €
2020	2	1	147.956,61 €	196.625,09 €	344.579,70 €	344.579,70 €	- €	898,54 €	345.478,24 €	- 898,54 €	898,54 €
2021	3	2	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 4.492,71 €
2022	4	3	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 8.086,87 €
2023	5	4	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 11.681,04 €
2024	6	5	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 15.275,20 €
2025	7	6	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 18.869,37 €
2026	8	7	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 22.463,54 €
2027	9	8	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 26.057,70 €
2028	10	9	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 29.651,87 €
2029	11	10	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 33.246,03 €
2030	12	11	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 36.840,20 €
2031	13	12	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 40.434,36 €
2032	14	13	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 44.028,53 €
2033	15	14	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 47.622,70 €
2034	16	15	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 51.216,86 €
2035	17	16	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 54.811,03 €
2036	18	17	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 58.405,19 €
2037	19	18	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 61.999,36 €
2038	20	19	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 65.593,52 €
2039	21	20	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 69.187,69 €
2040	22	21	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 72.781,86 €
2041	23	22	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 76.376,02 €
2042	24	23	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 79.970,19 €
2043	25	24	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 83.564,35 €
2044	26	25	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 87.158,52 €
2045	27	26	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 90.752,69 €
2046	28	27	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 94.346,85 €
2047	29	28	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 97.941,02 €
2048	30	29	- €	- €	- €	- €	- €	3.594,17 €	3.594,17 €	- 3.594,17 €	- 101.535,18 €
SKUPAJ			314.069,85 €	276.400,55 €	590.470,40 €	590.470,40 €	- €	101.535,18 €	692.005,58 €	- 101.535,18 €	

Kot vidimo iz zgornje tabele, kjer je predstavljen likvidnostni tok investicijskega projekta, se operacija po zaključku investicijskih vlaganj ne pokriva, saj gre za infrastrukturni projekt družbenega pomena.

14.2.1 Finančni kazalniki upravičenosti izvedbe investicijskega projekta

Tabela 25: Finančni kazalniki upravičenosti investicijskega projekta.

FINANČNA ANALIZA		
DINAMIČNI KAZALNIKI	BREZ SOFINANCIRANJA	S SOFINANCIRANJEM
FINANČNA NETO SEDANJA VREDNOST - FNPV	-602.200,85 EUR	-353.182,18 EUR
FINANČNA INTERNA STOPNJA DONOSA - FISD	FISD < 0,0%	FISD < 0,0%
FINANČNA MODIFICIRANA INTERNA STOPNJA DONOSA - MISD	-100,00%	-100,00%
FINANČNA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST - RNSV	-1,08 EUR	-1,19 EUR
FINANČNI KOEFICIENT K/S	0,000	0,000
DOBA VRAČANJA SREDSTEV (v letih)	350	153

Finančni kazalniki v okviru finančne analize scenarija »brez sofinanciranja«: Finančna neto sedanja vrednost je pri 4% diskontni stopnji negativna in znaša -602.200,85 EUR, kar pomeni, da investicijski projekt ne prinaša nobenega donosa. Ravno tako je negativna finančna interna stopnja donosa. Negativna pa je tudi finančna modificirana interna stopnja donosa (-100,0%). Doba vračanja vložnih sredstev po finančni analizi

presega tako ekonomsko kot tudi amortizacijsko dobo, kar pomeni, da se vložena sredstva ne povrnejo v ekonomski dobi projekta oziroma se sploh **ne povrnejo**. Izračunana **finančna relativna neto sedanja vrednost** projekta je **negativna** in znaša **-1,08 EUR**, kar pomeni, da nam vsak vložen EUR prinaša izgubo v višini 1,08 EUR. Da so po finančni analizi stroški projekta višji od vseh koristi, ki jih prinaša investicijski projekt, nam pove **finančni koeficient K/S** (razmerje koristi/stroški), ki je manjši od 1, in sicer znaša **0,000**.

Finančni kanalniki v okviru finančne analize scenarija »s sofinanciranjem«: **Finančna neto sedanja vrednost** je pri 4% diskontni stopnji **negativna** in znaša **-353.182,18 EUR**, kar pomeni, da investicijski projekt ne prinaša nobenega donosa. Ravno tako je **negativna finančna interna stopnja donosa**. Negativna pa je tudi finančna modificirana interna stopnja donosa (-100,0%). **Doba vračanja** vloženi sredstev po finančni analizi presega tako ekonomsko kot tudi amortizacijsko dobo, kar pomeni, da se vložena sredstva ne povrnejo v ekonomski dobi projekta oziroma se sploh **ne povrnejo**. Izračunana **finančna relativna neto sedanja vrednost** projekta je **negativna** in znaša **-1,19 EUR**, kar pomeni, da nam vsak vložen EUR prinaša izgubo v višini 1,19 EUR. Da so po finančni analizi stroški projekta višji od vseh koristi, ki jih prinaša investicijski projekt, nam pove **finančni koeficient K/S** (razmerje koristi/stroški), ki je manjši od 1, in sicer znaša **0,000**.

14.2.2 Sklep finančne analize

Izračunani finančni kazalniki investicijskega projekta so pokazali, da je obravnavani investicijski projekt gledano samo s finančnega vidika nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, saj vsi finančni kazalniki, ne glede na to ali se pridobi nepovratna sredstva EU ali ne, ne dosegajo vrednosti, ki bi potrjevale upravičeno izvedbo investicijskega projekta. S pridobitvi nepovratnih sredstev EU (t.j. v okviru scenarija »s sofinanciranjem«) so rezultati finančne analize nekoliko boljši kot v primeru nepridobitve nepovratnih sredstev EU. **Investicijski projekt je na podlagi izvedene finančne analize in izračunanih dinamičnih in statičnih finančnih kazalnikov neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi oziroma z izvedbo ekonomske analize (ASK/CBA-Analize stroškov in koristi).**

14.3 Ekonomska analiza

Kljub finančnemu bremenu prinaša izvedba investicijskega projekta tudi širše družbeno-ekonomske učinke (koristi), ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. V nadaljevanju je prikazan ekonomski denarni tok (ekonomski oziroma denarni tok na podlagi CBA/ASK) investicijskega projekta (tabela 26 za scenarij »brez sofinanciranja«; tabela 27 za scenarij »s sofinanciranjem«). Osnova za izračun kazalnikov ekonomske učinkovitosti investicijskega projekta predstavljajo parametri, upoštevani v finančni analizi, ki so nadgrajeni še s parametri proučevanja vpliva projekta na širše okolje in jih je mogoče ovrednotiti v denarju. Investicijski projekt prinaša tako neposredne in posredne koristi (prilive) kot tudi neposredne in posredne stroške (odlive), ki so povzeti po predhodnih prikazih v poglavju 13 za ekonomsko dobo projekta. Uporabljena je **5,0% diskontna stopnja** t.j. **socialna diskontna stopnja** v kohezijskih državah članicah.

Operacija ne predstavlja investicije za dobičkonosne namene. Zaradi tega investicijskega projekta po finančnih kazalnikih ne moremo neposredno primerjati z investicijami, ki jih izvajajo gospodarske družbe in katerih namen je ustvarjanje dobička. S tega vidika različni izračuni dinamičnih in statičnih kazalnikov uspešnosti naložbe predstavljene v okviru finančne analize niso najbolj primerni za odločanje o upravičeni izvedbi projekta v javno komunalno in ostalo infrastrukturo. Namen ekonomske analize je ocena vplivov projekta na širše družbeno-ekonomsko okolje. V okviru ekonomske analize se ugotovi, ali je družba v boljšem položaju, če se projekt kljub njegovi finančni nerentabilnosti izvede, ker njegove koristi presegajo stroške.

14.3.1 Ekonomski kazalniki upravičenosti izvedbe investicijskega projekta

Tabela 28: Ekonomski kazalniki upravičenosti investicijskega projekta.

EKONOMSKA (CBA/ASK) ANALIZA		
DINAMIČNI KAZALNIKI	BREZ SOFINANCIRANJA	S SOFINANCIRANJEM
EKONOMSKA NETO SEDANJA VREDNOST - ENPV	231.382,17 EUR	486.514,98 EUR
EKONOMSKA INTERNA STOPNJA DONOSA - EISD	8,60%	18,32%
EKONOMSKA MODIFICIRANA INTERNA STOP. DONOSA - MISD	6,39%	9,11%
EKONOMSKA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST - RNSV	0,42 EUR	1,66 EUR
EKONOMSKI KOEFICIENT K/S	2,540	4,307
DOBA VRAČANJA SREDSTEV (v letih)	20	11

Ekonomski kazalniki v okviru finančne analize scenarija »brez sofinanciranja«: Ekonomska neto sedanja vrednost je pri 5% diskontni stopnji pozitivna in znaša 231.382,17 EUR, kar pomeni, da je investicijski projekt donosen, saj prinaša investitorju/upravljavcu absolutni donos. Ekonomska interna stopnja donosa je pozitivna in znaša 8,60%. Pozitivna in višja od 5% diskontne stopnje je tudi modificirana interna stopnja donosa (6,39%), kar le še potrjuje upravičeno izvedbo projekta, saj je s širšega družbeno-ekonomskega vidika donosen. Doba vračanja vloženih sredstev po ekonomski analizi (ASK/CBA) znaša 20 let, kar pomeni, da se vložena sredstva na podlagi ekonomske analize, ki upošteva širše družbeno-ekonomske koristi, povrnejo v opazovani ekonomski dobi. Ekonomska relativna neto sedanja vrednost je pozitivna in znaša 0,42 EUR, kar pomeni, da na vsak vložen EUR nam projekt prinaša 0,42 EUR donosa. Da so po ekonomski analizi vse koristi, ki jih prinaša investicijski projekt, višje od vseh stroškov, nam pove ekonomski koeficient K/S, ki je višji od 1, in sicer znaša 2,540 (na vsako enoto stroškov projekt prinaša 2,540 enot koristi).

Ekonomski kazalniki v okviru finančne analize scenarija »s sofinanciranjem«: Ekonomska neto sedanja vrednost je pri 5% diskontni stopnji pozitivna in znaša 486.514,98 EUR, kar pomeni, da je investicijski projekt donosen, saj prinaša investitorju/upravljavcu absolutni donos. Ekonomska interna stopnja donosa je pozitivna in znaša 18,32%. Pozitivna in višja od 5% diskontne stopnje je tudi modificirana interna stopnja donosa (9,11%), kar le še potrjuje upravičeno izvedbo projekta, saj je s širšega družbeno-ekonomskega vidika donosen. Doba vračanja vloženih sredstev po ekonomski analizi (ASK/CBA) znaša 11 let, kar pomeni, da se vložena sredstva na podlagi ekonomske analize, ki upošteva širše družbeno-ekonomske koristi, povrnejo v opazovani ekonomski dobi. Ekonomska relativna neto sedanja vrednost je pozitivna in znaša 1,66 EUR, kar pomeni, da na vsak vložen EUR nam projekt prinaša 1,66 EUR donosa. Da so po ekonomski analizi vse koristi, ki jih prinaša investicijski projekt, višje od vseh stroškov, nam pove ekonomski koeficient K/S, ki je višji od 1, in sicer znaša 4,307 (na vsako enoto stroškov projekt prinaša 4,307 enot koristi).

14.3.2 Sklep ekonomske analize

Predmetni investicijski projekt je po ekonomski analizi rentabilen in upravičen za izvedbo (ekonomsko-ASK/CBA upravičen), kar potrjujejo vsi izračunani ekonomski kazalniki, saj vsi dosegajo vrednosti, ki potrjujejo upravičeno izvedbo investicijskega projekta tako v okviru scenarija »brez sofinanciranja« kot tudi v okviru scenarija »s sofinanciranjem«. V okviru scenarija »s sofinanciranjem« projekt prinaša boljše rezultate, kar pomeni upravičeno izvedbo projekta in pridobitev nepovratnih sredstev s strani evropske kohezijske politike in slovenske udeležbe. Na podlagi dobljenih rezultatov ekonomske analize smo prišli do sklepa/potrditve, da je izvedba investicijskega projekta ekonomsko upravičena oziroma upravičena na podlagi ASK/CBA-Analize stroškov in koristi, saj je njegova izvedba družbeno ekonomsko koristna. Če pa upoštevamo še vse koristi, ki se jih ne da denarno ovrednotiti in bi jih prinesla izvedba investicijskega projekta, ter vse stroške v primeru njegove neizvedbe vidimo, da je na podlagi ASK/CBA-Analize stroškov in koristi (ekonomske analize), smiselno in upravičeno izvesti investicijski projekt.

14.4 Izračun maksimalne višine sofinanciranja na podlagi finančne vrzeli (stopnje primanjkljaja v financiranju)

Na podlagi Metodologije za pripravo Analize stroškov in koristi (Izvedbena uredba komisije 2015/207 EU, 3. člen in priloga III) ter Smernic Evropske komisije za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020; december 2014), je potrebno določiti maksimalni delež sredstev sofinanciranja skupnosti (EU) po metodi finančne vrzeli.

Stopnja finančne vrzeli investicijskega projekta je izračunana na podlagi deleža diskontiranih stroškov začetnih investicijskih vlaganj, ki niso pokriti z diskontiranimi neto prilivi investicijskega projekta. Opredelitev upravičenih izdatkov zagotavlja, da je za izvedbo investicijskega projekta na voljo dovolj finančnih virov, hkrati pa preprečuje odobritev neupravičene koristi prejemniku pomoči (čezmerno financiranje investicijskega projekta). V našem izračunu smo izračunali finančno vrzel ter najvišjo vrednost nepovratnih sredstev tako, da prvo leto nismo diskontirali vrednosti investicijskih stroškov, operativnih stroškov, prihodkov in ostanka vrednosti. Upoštevan delež sofinanciranja s strani Evropske kohezijske politike in Ministrstva za infrastrukturo znaša skupaj je do 80% upravičenih stroškov, od tega nepovratna sredstva EU kohezijske politike 85% in 15% integralnih sredstva Ministrstva za infrastrukturo za namene trajnostne mobilnosti.

Tabela 29: Izračun upravičenosti do sofinanciranja investicijskega projekta (finančne vrzeli), stalne cene, v EUR.

VREDNOSTI V STALNIH CENAH						
Leto (zap. številka)	Letnica	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Preostanek vrednosti	Neto denarni tok
0	2018	29.036,00 €	- €	- €	- €	29.036,00 €
1	2019	216.854,70 €	- €	- €	- €	216.854,70 €
2	2020	344.579,70 €	736,51 €	- €	- €	345.316,21 €
3	2021	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
4	2022	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
5	2023	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
6	2024	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
7	2025	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
8	2026	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
9	2027	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
10	2028	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
11	2029	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
12	2030	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
13	2031	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
14	2032	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
15	2033	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
16	2034	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
17	2035	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
18	2036	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
19	2037	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
20	2038	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
21	2039	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
22	2040	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
23	2041	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
24	2042	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
25	2043	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
26	2044	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
27	2045	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
28	2046	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
29	2047	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
30	2048	- €	2.946,04 €	- €	- €	2.946,04 €
SKUPAJ Nediskontirane vrednosti		590.470,40 €	83.225,56 €	- €	- €	673.695,96 €
DISKONTIRANE VREDNOSTI (4%)		556.133,44 €	46.067,42 €	- €	- €	602.200,85 €

V zadnji vrstici so uporabljene diskontirane vrednosti, pri tem pa je uporabljena 4% diskontna stopnja. Izračun finančne vrzeli se je izvedlo na osnovni denarnih tokov iz finančne analize projekta. Skladno s 4. točko 15. člena

Delegirane uredbe komisije (EU) št. 480/2014 z dne 03.03.2014 se je za izračun diskontiranih neto prihodkov t.j. prihodkov in odhodkov iz obratovanja ter preostanek vrednosti v ekonomski dobi projekta upoštevalo vrednosti v EUR brez DDV, saj DDV ni upravičen strošek projekta. Vrednost investicijskih vlaganj pa je predstavljena na nivoju celotne operacije po stalnih cenah z upoštevanim DDV ne glede na vir financiranja.

Tabela 30: Prikaz diskontiranih in nediskontiranih vrednosti.

	Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti
SKUPNI INVESTICIJSKI STROŠKI (v stalnih cenah z DDV)		590.470,40 EUR
Od tega upravičeni stroški (EC)		345.500,69 EUR
Delež sofinanciranja upravičenih stroškov		80,0%
Maksimalna višina sofinanciranja upravičenih stroškov		276.400,55 EUR
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	556.133,44 EUR	
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-46.067,42 EUR	

Tabela 31: Prikaz upravičenosti investicijskega projekta do sofinanciranja (finančna vrzel).

	DNR > 0	DNR < 0
Upravičeni izdatki skupaj (EE=DIC-DNR)	602.200,85 EUR	602.200,85 EUR
Finančna vrzel (R=EE/DIC)	100,00%	100,00%
Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R)	345.500,69 EUR	345.500,69 EUR
Najvišja stropnja sofinanciranja EU in SLO upravičenih stroškov	80,0%	80,0%
Maksimalna višina sofinanciranja upravičenih stroškov skupaj	276.400,55 EUR	276.400,55 EUR
Najvišja stopnja sofinanciranja upravičenih stroškov EU (CRpa)	85,0%	85,0%
Izračun najvišjega upravičenega zneska sofinanciranja EU (DA*Crpa)	234.940,47 EUR	234.940,47 EUR
Najvišja stopnja sofinanciranja upravičenih stroškov SLO (integralna sredstva Mzi)	15,0%	15,0%
Izračun najvišjega upravičenega zneska sofinanciranja SLO udeležbe v Kohezijski politiki	41.460,08 EUR	41.460,08 EUR

Obrazložitev:

- ⊕ Upravičeni stroški celotnega projekta skupaj (EC) po tekočih cenah znašajo 345.500,69 EUR.
- ⊕ Najvišja skupna stopnja sofinanciranja (Kohezijski sklad EU in slovenska udeležba) je do 80% upravičenih stroškov.
- ⊕ Maksimalna možna skupna višina sofinanciranja (Kohezijski sklad EU in slovenska udeležba) upravičenih stroškov znaša 276.400,55 EUR.
- ⊕ Najvišja stopnja sofinanciranja EU (Kohezijski sklad EU) znaša 85% upravičenih stroškov.
- ⊕ Najvišja stopnja sofinanciranja MZI (slovenska udeležba v kohezijski politiki) znaša 15% upravičenih stroškov.
- ⊕ Diskontirani neto prihodki so večji od nič (DNR<0) in znašajo -46.067,42 EUR.
- ⊕ Finančna vrzel znaša 100,00%.
- ⊕ Izračun pripadajočega zneska na podlagi finančne vrzeli znaša 276.400,55 EUR, od tega:
 - najvišji upravičeni znesek sofinanciranja EU (Kohezijski sklad EU) na podlagi finančne vrzeli znaša 234.940,47 EUR;
 - slovenska udeležba sofinanciranja s strani MZI pa znaša 41.460,08 EUR.

Vrednost izračunanega najvišjega upravičenega zneska sofinanciranja EU je enaka upoštevanemu predvidenemu znesku nepovratnih sredstev EU (Kohezijski sklad EU) in slovenske udeležbe v kohezijski politiki s strani Mzi (integralna sredstva Mzi) v okviru finančne konstrukcije v poglavju 12 tega dokumenta.

15 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

15.1 Analiza občutljivosti

V času obratovanja/uporabe so dejanski poslovni rezultati le redko enaki tistim, ki so načrtovani v investicijski dokumentaciji. Vseh dogodkov namreč ne moremo vnaprej predvideti, zato načrtujemo le bolj ali manj verjetne rezultate in na njihovi osnovi izračunamo kazalnike upravičenosti investicijskega projekta. Ravno zaradi negotovosti, s tem pa tudi tveganosti takšnih ocen, je pri presojanju upravičenosti izvedbe investicijskega projekta pomembno tudi, da ugotovimo, koliko se lahko spremenijo posamezni stroški in prihodki, da investicijski projekt, katerega upravičenost dokazujemo s pomočjo izbranih kriterijev, ne postane še bolj finančno neupravičen. Cilj analize občutljivosti je opredeliti kritične spremenljivke projekta.

Pri analizi občutljivosti je potrebno najprej ugotoviti tiste spremenljivke, ki so po svoji velikosti in pomembnosti ključne za celoten investicijski projekt. Le-te imenujemo ključne spremenljivke projekta in so tisti elementi poslovnih napovedi, katerih majhna sprememba močno spreminja končni rezultat in s tem tudi kazalnike upravičenosti investicijskega projekta. Pri obravnavanem investicijskem projektu smo ocenili kot ključne in testirali naslednje spremenljivke:

- investicijska vlaganja,
- prihodki iz obratovanja in družbene koristi ter
- odhodki iz obratovanja (obratovalni stroški).

Analizo občutljivosti smo izvedli tako, da smo ključne spremenljivke projekta spreminjali za +10% in -10%, nato pa smo opazovali posledice teh sprememb (učinke) na finančnih in ekonomskih dinamičnih kazalnikih upravičenosti projekta. Spremenljivke smo spreminjali posamično in pri tem smo ohranili ostale spremenljivke projekta nespremenjene. V priročniku za izdelavo Analize stroškov in koristi (t.j. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020), ki ga je Evropska komisija izdala decembra 2014, je predlagano, da so kot kritične spremenljivke obravnavane tiste, katerih 1% sprememba ima za posledico 1% spremembo prvotne vrednosti neto sedanje vrednosti (NPV).

15.1.1 Občutljivost neto sedanje vrednosti na spremembo ključnih spremenljivk

Tabela 32: Analiza občutljivosti neto sedanje vrednosti investicijskega projekta na spremembo ključnih spremenljivk po finančni in po ekonomski analizi.

Ključne spremenljivke	FINANČNA ANALIZA						EKONOMSKA ANALIZA					
	Osnovni scenarij	+10%	-10%	+10%	-10%	OCENA SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	+10%	-10%	+10%	-10%	OCENA SPREMENLJIVKE
Investicijska vlaganja	602.200,85 €	652.814,20 €	-9,2%	546.587,51 €	9,2%	NI KRITIČNA	231.382,17 €	177.908,79 €	-23,1%	284.958,35 €	23,0%	KRITIČNA
Odhodki iz obratovanja	602.200,85 €	606.802,60 €	-0,8%	597.594,11 €	0,8%	NI KRITIČNA	231.382,17 €	227.127,86 €	-1,8%	235.636,48 €	1,8%	NI KRITIČNA
Prihodki iz obratovanja in družbene koristi	602.200,85 €	602.200,85 €	0,0%	602.200,85 €	0,0%	NI KRITIČNA	231.382,17 €	313.585,53 €	35,5%	149.178,82 €	-35,5%	KRITIČNA

Iz zgornje tabele je razvidno, da je finančna neto sedanja vrednost projekta znotraj mej občutljivosti, saj se pri povečanju oziroma zmanjšanju ključnih spremenljivk za 10,0% spreminja za manj kot 10,0%. Najbolj značilen vpliv na spremembo finančne neto sedanje vrednosti ima sprememba investicijskih vlaganj. Nobena ključna spremenljivka ni kritična.

Iz zgornje tabele pa je tudi razvidno, da je ekonomska neto sedanja vrednost znotraj mej občutljivosti le pri ključni spremenljivki odhodki iz obratovanja, saj se pri povečanju oziroma zmanjšanju za 10,0% le-te ekonomska neto sedanja vrednost spreminja za manj kot 10,0%. Pri ključnih spremenljivkah investicijska vlaganja in prihodki iz

obratovanja in družbene koristi projekta pa je ekonomska neto sedanja vrednot nad mejo občutljivosti, saj se pri povečanju oziroma zmanjšanju le-teh za 10,0% spreminja za več kot 10,0%, kar pomeni, da sta navedeni dve ključni spremenljivki v okviru ekonomske analize kritični spremenljivki in jima bo potrebno v času samega izvajanja projekta kot tudi skozi celotno ekonomsko dobo projekta nameniti večjo pozornost ter preprečiti tveganja, da bi prišlo do spremembe predvidenih vrednosti. Najbolj značilen vpliv na spremembo ekonomske neto sedanje vrednosti sprememba ekonomskih koristi projekta (prihodki iz obratovanja).

V nadaljevanju pa so za obe kritični spremenljivki v okviru ekonomske analize izračunane tudi mejne vrednosti. Mejna vrednost je odstotna sprememba kritične spremenljivke, na pogladi katerih ekonomska neto sedanja vrednost postane nič, pri ostalih nespremenjenih parametrih.

Tabela 33: Mejne vrednosti za posamezne kritične spremenljivke v okviru ekonomske analize.

Kritične spremenljivke	MEJNE VREDNOSTI		
	Denarni tok osnovni scenarij	Denarni tok - scenarij NSV = 0,00 EUR	% spremembe
Investicijska vlaganja	590.470,40 €	845.569,25 €	43,2%
Prihodki iz obratovanja in družbene koristi	1.559.705,82 €	1.311.540,11 €	-15,9%

Vrednost kazalnika ekonomska neto sedanja vrednost bi postala 0,00 EUR, v kolikor bi se investicijski stroški povečali za 43,2% ali če bi se prihodki iz obratovanja in družbene koristi projekta zmanjšale za 15,9%, ob predpostavki da bi vrednosti ostalih parametrov ostale nespremenjene.

15.1.2 Rezultati in sklep analize občutljivosti

Rezultati analize občutljivosti kažejo, da v okviru finančne analize tudi velika sprememba posamične ključne spremenljivke projekta ni kritična, zato ne vpliva na odločitev o izvedbi projekta. Ugotavljamo, da v finančni analizi upoštevane vrednosti oziroma ključne spremenljivke projekta bistveno ne spreminjajo finančnih kazalnikov (finančno neto sedanjo vrednost) upravičenosti izvedbe projekta. Pri finančni analizi nobena ključna spremenljivka nima kritičnega vpliva na spremembo finančne neto sedanje vrednosti. Na podlagi izvedene analize občutljivosti v okviru ekonomske analize pa ugotavljamo, da v analizi nekatere upoštevane vrednosti oziroma ključne spremenljivke projekta bistveno spreminjajo ekonomske kazalnike (ekonomska neto sedanjo vrednost). V okviru ekonomske analize sta kritični spremenljivki investicijski stroški in prihodki iz obratovanja in družbene koristi projekta, medtem ko spremenljivka odhodki iz obratovanja ni kritična. Za kritični spremenljivki sta bile izračunane mejne vrednosti, ki nam povedo, % spremembe kritične spremenljivke na podlagi katerega bo ekonomska neto sedanja vrednost projekta postala 0,00 EUR. Vrednost ekonomske neto sedanje vrednosti bi postala nič, v kolikor bi se investicijski stroški dvignili za 43,2% ali če bi se prihodki (iz obratovanja in družbene koristi projekta) zmanjšali za 15,9%, pri čemer bi vrednosti ostalih parametrov v projektu ostale nespremenjene.

15.2 Analiza tveganj

Analiza tveganj je ocenjevanje verjetnosti, da projekt ne bo dosegel pričakovanih rezultatov oziroma učinkov. Osredotoča se na identificiranje in definiranje možnih tveganj, ki bi lahko ogrozila oziroma negativno vplivala na izvedbo projekta. Vrste tveganj, ki se pojavljajo pri izvedbi projekta, so:

- tveganje razvoja projekta in splošna tveganja;
- tveganje v času izgradnje ter
- tveganje v času obratovanja.

Tveganja so opredeljena glede na oceno tveganja:

- 0 (ni prisotno tveganje; minimalno tveganje)
- 1 (nizko tveganje)
- 2 (srednje tveganje)
- 3 (visoko tveganje)

15.2.1 Opis faktorjev tveganja

TVEGANJE RAZVOJA PROJEKTA IN SPLOŠNA TVEGANJA

- FT1:** Prvi faktor je povezan s **tveganjem zaradi neizkušenosti in/ali preobremenjenosti in strokovne usposobljenosti odgovornega vodje projekta**. Pri tem gre predvsem za tveganje neuspešnega vodenja in pravočasnega zaključka projekta, sprejemanja napačnih odločitev, nejasnega delegiranja nalog in opredelitve odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu ipd. Pri obremenjenosti vodje projekta pa gre predvsem za tveganje neuspešnega vodenja in izvedbe projekta ter ne-zagotavljanja primerne spremljanja in posledično ne sprotne reševanja problemov ipd. V primeru, da je za odgovornega vodjo imenovana strokovno usposobljena oseba in da le-ta ni preobremenjena z drugimi nalogami ter da ima na razpolago ne preobremenjeno in usposobljeno projektno skupino, prejme oceno 1. V nasprotnem primeru, da odgovorni za izvedbo projekta ne izpolnjujejo niti ene zahteve, prejme oceno 3.
- FT2:** Drugi faktor je povezan s **tveganjem pridobivanja dokumentacije**. Pri tem gre predvsem za projektno in investicijsko dokumentacijo, dokumentacijo s področja varstva okolja, prostorske akte, tehnično dokumentacijo ipd. Drugi dejavniki, ki vplivajo na tveganja, so povezani z obsegom vrednosti investicijskega projekta, kompleksnostjo investicijskega projekta, lokacijo operacije, zakonodajo na področju predmetne operacije ipd. V primeru, da gre za drago in kompleksno operacijo, za katero je potrebna obsežna dokumentacija (OPPN, PVO, ...), prejme oceno 3. Če je navedeno, v času izdelave investicijske dokumentacije že vse pridobljeno, prejme oceno 0.
- FT3:** Tretji faktor tveganja je povezan s **tveganjem pridobivanja soglasij, dovoljenj, odkupa zemljišč**. Dejavniki, ki vplivajo na tveganja, povezana s pridobivanjem soglasij so: merila in pogoji za gradnjo objektov, ki izhajajo iz prostorskih aktov, lastništva zemljišč, kjer se bo izvajala operacija, vrsta gradnje in drugih del ter namembnost objekta, lokacija operacije ipd. Tako npr. veliko število soglasij, ki jih je potrebno pridobiti za izvedbo operacije (investicijskega projekta) pomeni višje tveganje (3) kot če gre za manjše število soglasij (1). Če je navedeno v času izdelave investicijske dokumentacije že vse pridobljeno, prejme oceno 0.
- FT4:** Četrty faktor tveganja je povezan s skladnostjo projekta s **tveganjem usklajenosti projekta s cilji, strategijami in politikami investitorja in države**. Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: neusklajenost projekta s cilji in strategijo investitorja, neusklajenost projekta z državnimi strategijami in z veljavno zakonodajo ipd. V kolikor je projekt usklajen z vsemi strategijami, cilji in politikami, prejme oceno 0. V obratnem primeru prejme oceno 3.
- FT5:** Peti faktor tveganja je povezan s **tveganji zaradi nestabilnosti političnih dejavnikov ter odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta** (npr. vpliv na kvaliteto življenjskega okolja prebivalcev ipd.). Navedeni faktorji tveganja vplivajo predvsem na zaustavitev ali le na zastoj projekta in s tem podaljšanje

roka njegove izvedbe. V kolikor tega tveganja ni zaznati, projekt prejme oceno 0; v najslabšem obratnem primeru prejme oceno 3.

TVEGANJE V ČASU IZGRADNJE

- FT6:** Šesti faktor tveganja je povezan s **tveganjem gradnje objektov oziroma infrastrukture**. Dejavniki, ki vplivajo na tveganja, povezana z gradnjo objekta so: izvedba postopka javnega naročanja in oddaje del izvajalcu, izkušnost izvajalca del in podizvajalcev, geološko, geomehansko in prostorsko zahteven teren gradnje, konstrukcijsko zahteven objekt, veliko število podizvajalcev, zanesljivost projektnega izvajalca, finančna stabilnost izvajalca projekta. V primeru, da se predvideva probleme v postopku JN, da gre za zahteven projekt in teren izgradnje, da izbrani izvajalec del nima dovolj izkušenj z gradnjo takih objektov in da ima veliko število podizvajalcev, da predvidevamo nezanesljivost projektnega izvajalca, prejme oceno 3.
- FT7:** Sedmi faktor tveganja je povezan s **tveganjem uspešnega in pravočasnega prevzema objekta oziroma infrastrukture**. Dejavniki, ki vplivajo na tveganje so: vrsta objekta (objekt z vplivi na okolje, objekt, pri katerem je predpisan monitoring), izkušnje izvajalca projekta (skladnost gradnje v skladu s tehnično in projektno dokumentacijo, izpolnjevanje obveznosti izvajalca) in izkušnje investitorja (obveznosti investitorja: nadzor nad gradnjo, nadzor nad poskusnim obratovanjem, kvalitativni in kvantitativni pregled, tehnični pregled, projekt vzdrževanja in obratovanja ipd.). Tu je zelo pomemben tudi dejavnik pravočasnosti izvedbe investicijskega projekta, izvedbe kvalitativnega in kvantitativnega prevzeta ter primopredaje izvedenih del. V primeru, da investitor in izvajalec del ne izpolnjujeta svojih obveznosti, prejme oceno 3.
- FT8:** Osmi faktor tveganja je povezan z **oceno tveganja financiranja investicijskega projekta**. Če ima investitor zadostne finančne vire, da lahko sam nadomešča nižje prihodke investicijskega projekta ali izgubo virov financiranja, da ima dobre rezultate prejšnjega delovanja, prejme oceno 1. V nasprotnem primeru prejme oceno 3.

TVEGANJA V ČASU OBRATOVANJA

- FT9:** Deveti faktor tveganja je povezan s **poslovnim tveganjem**. Dejavniki, ki vplivajo na poslovno tveganje so: povpraševanje, cene storitev, izpolnjevanje standardov, ki so potrebni za opravljanje dejavnosti itd. V primeru, da obstaja velika možnost za upad prihodkov iz naslova predmetnega investicijskega projekta, prejme oceno 3. V primeru, da je objekt oziroma infrastruktura družbenega pomena in se v njem oziroma z njo opravlja nepridobitna dejavnost (ne prinaša finančnih prihodkov ne investitorju/lastniku in ne upravljavcu), prejme oceno 0.
- FT10:** Deseti faktor tveganja je povezan z **oceno tveganja upravljanja, obratovanja, vzdrževanja objekta oziroma infrastrukture in doseganja družbeno-ekonomskih koristi**. Dejavniki tveganja so: višina stroškov tekočega, rednega vzdrževanja objekta, višina stroškov investicijskega vzdrževanja, višina stroškov obratovanja, višina planiranih družbeno-ekonomskih koristi, časovno obdobje, ko se pojavijo stroški investicijskega vzdrževanja ipd., ter doseženi cilji projekta (izboljšati kakovost življenja lokalnih prebivalcev, zmanjšati onesnaženost okolja, zmanjšati možnost prometnih nesreč prebivalcev). V primeru, da so stroški višji od predvidenih oziroma da se ne dosega predvidenih družbeno-ekonomskih koristi investicijskega projekta, projekt prejme oceno 3.
- FT11:** Enajsti faktor tveganja je povezan z **okoljskim tveganjem**. Okoljska tveganja se nanašajo tako na negativne vplive investicijskega projekta na okolje kot tudi na spremembe zakonodaje in standardov na področju varstva okolja. V primeru, da je stopnja uresničitve okoljskega tveganja visoka, prejme oceno 3.

15.2.2 Točkovanje in rangiranje faktorjev tveganja

Faktorji tveganja imajo določeno utež (ponder) glede na tveganje, ki ga predstavljajo za uresničitev projekta. Faktorji tveganja so točkovani na podlagi ocene tveganja. Stopnja tveganja je seštevek ponderiranih ocen

tveganja in je prikazana v odstotkih glede na največje možno število točk. Nižji delež vseh možnih točk pomeni nižjo stopnjo tveganja.

V analizi tveganja smo izračunali pripadajočo stopnjo tveganja investicijskega projekta. Pri vrednotenju tveganj smo upoštevali ugotovitve do katerih smo prišli tako na podlagi finančne kot tudi ekonomske (CBA/ASK) analize.

15.2.3 Rezultati in sklep analize tveganj

Tabela 34: Izračun stopnje tveganja investicijskega projekta.

Faktorji tveganja	Koficient pomembnosti faktorja (ponder)	Maksimalno možno število točk	Investicijski projekt scenarij "z investicijo"	
			Ocena tveganja	Rezultat
FT1 tveganje povezano z vodenjem projekta (odgovornim vodjo)	2	6	1,0	2,0
FT2 tveganje pridobivanja dokumentacije	2	6	0,0	0,0
FT3 tveganje pridobivanja dovoljenj in soglasij	2	6	0,0	0,0
FT4 tveganje usklajenosti s cilji, strategijami, politikami in z zakonodajo	1	3	0,0	0,0
FT5 splošna tveganja (nestabilne politične razmere, odklonilno javno mnenje ipd.)	1	3	0,0	0,0
Tveganje razvoja projekta in splošna tveganja		24		2,0
FT6 tveganje izvedbe projekta	3	9	2,0	6,0
FT7 tveganje uspešnega in pravočasnega prevzema objekta oz. infrastrukture	3	9	1,5	4,5
FT8 tveganje financiranja investicijskega projekta	3	9	1,5	4,5
Tveganje v času izgradnje		27		15,0
FT9 poslovna tveganja	3	9	0,0	0,0
FT10 tveganje upravljanja, koriščenja in doseganja družbeno-ekonomskih koristi	3	9	1,0	3,0
FT11 okoljska tveganja	3	9	1,0	3,0
Tveganje v času obratovanja		27		6,0
Skupaj število točk		78		23,0
STOPNJA TVEGANJA (delež od max. možnih točk)				29,5%

Iz izračuna stopnje tveganja izhaja, da investicijski projekt, ocenjen po zgoraj opisanih faktorjih tveganja, dosega 29,5% vseh možnih točk, kar je razmeroma še vedno dokaj nizka stopnja tveganja.

Z vidika analize tveganja lahko zaključimo, da je investicijski projekt najbolj tvegan predvsem z vidika tveganj v času izgradnje, in sicer z vidika FT6-Tveganje izvedbe projekta, FT7-Tveganja uspešnega in pravočasnega prevzema objekta oziroma infrastrukture in FT8-Tveganje financiranja investicijskega projekta. Z ostalih vidikov faktorjev tveganja, pa je investicijski projekt manj tvegan. Zaključimo lahko, da investicijski projekt tako z razvojnega vidika kot tudi z vidika izvedljivosti in obratovanja, predvsem pa z vidika doseganja družbeno-ekonomskih koristi, ne predstavlja visokega tveganja ter je izvedba investicijskega projekta na podlagi analize tveganj ekonomsko upravičena, za razliko od ohranitve obstoječega stanja v primeru, da se projekta ne bi izvedlo.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Aktivnosti za izvedbo investicijskega projekta se odvijajo v okviru časovnega načrta, ki je bil izdelan v okviru DIIP-a. Izdelana je bila projektna dokumentacija. Izdelana in potrjena je bila že investicijska dokumentacija, in sicer dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) junija 2018 (št. sklepa: 351-85/2015; datum: 08.06.2018). Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je pokazali kot optimalen scenarij izvedbe projekta scenarij »z investicijo«. Investicijski program (IP) je zato v skladu s 13. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) izdelan za optimalen scenarij izvedbe projekta t.j. za scenarij »z investicijo«.

Investicijski program (IP) je podal naslednje rezultate:

- **Analiza obstoječega stanja in potreb** je pokazala potrebo po izvedbi projekta pod scenarijem »z investicijo«, saj se bo le z izvedbo investicijskega projekta izboljšalo stanje infrastrukture za pešce in kolesarje, predvsem v smeri zaključevanja manjkajočih odsekov ter širitve omrežja občinskih in medobčinskih/regionalnih kolesarskih povezav. Trenutno okolje ni ustrezno prilagojeno pešcem in kolesarjem, kar močno omejuje dostopnost in posameznikovo izbiro prometnega načina ter ga spodbuja k uporabi osebnega avtomobila čim bolj »od vrat do vrat«. Glavni razlog za izvedbo investicijskega projekta (temeljni razlogi za investicijsko namero) je zagotoviti privlačno, dostopno, varno in hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce ter varno, udobno, dostopno in pregledno kolesarsko povezavo (infrastrukturo za kolesarje) na odseku Goriške in Vipavske ceste v mestu Ajdovščina, ki je na predvidenem območju trenutno ni. S tem bi izboljšati pogoje za peš in kolesarski promet. Novozgrajena in rekonstruirana infrastruktura za pešce in kolesarje bi povezala vse dele mesta v smeri vzhod-zahod (povezala bo kompleks obrtno trgovske/poslovne cone, območje osnovne šole in vrtca, območje objektov javne uprave (UE Ajdovščina, OOO Ajdovščina), poslovno stanovanjskih objektov in stanovanjski del mesta Ajdovščina z mestnim jedrom Ajdovščine). Izvedba projekta je tako rekoč nujna, saj se bo z njegovo izvedbo prispevalo k reševanju problematike varnosti pešcev in kolesarjev kot udeležencev v prometu ipd.
- **Osnovni namen investicijskega projekta je ureditev povezane, varne, udobne in privlačne ter kolesarjem prijazne infrastrukture (infrastrukture za kolesarje) ter privlačno, dostopno in varno, hodljivo grajeno infrastrukturo za pešce.** Namen izvedbe projekta je tudi zagotovitev večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, hoje in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom.
- **Specifični cilj investicijskega projekta je stvarne narave, in sicer na območju mesta Ajdovščina, na odseku Goriške in Vipavske ceste v načrtovanem obdobju zgraditi ter urediti udobno, varno, privlačno, dostopno, hodljivo grajeno in atraktivno prometno infrastrukturo za pešce in kolesarje, vključno s spremljajočo infrastrukturo, ki zajema:**
 - izgradnjo in ureditev kolesarske poti povprečne širine 1,27 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega: kolesarska pot širine 1,0 m v skupni dolžini 41,0 m; kolesarska pot širine 1,2 m v skupni dolžini 892,0 m; kolesarska pot širine 1,5 m v skupni dolžini 314,0 m;
 - izgradnjo in ureditev pločnik za pešce povprečne širine 1,59 m v skupni dolžini 1.247,0 m, od tega: pločnik širine 1,2 m v skupni dolžini 41,0 m; pločnik širine 1,5 m v skupni dolžini 966,0 m; pločnik širine 2,0 m v skupni dolžini 232,0 m; pločnik širine 3,0 m v skupni dolžini 8,0 m;
 - rekonstrukcijo vozišča Vipavske ceste in Stanovanjske ceste;
 - dopolnitev in ureditev javne razsvetljave na celotnem območju urejanja;
 - postavitev ustrezne urbane opreme (klope in koši za smeti);
 - postavitev 2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje ter
 - izvedbo ustrezne zasaditve območja.

V okviru projekta se bo tako zgradilo kolesarsko infrastrukturo (kolesarsko pot) ter infrastrukturo za pešce (pločnik) s ciljem ureditve površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščine na odsekih glavnih mestnih vpadnic, t.j. Goriške in Vipavske ceste. Z izvedbo projekta se želi pešcem in kolesarjem zagotoviti varen in



prijazen prostor za njihovo gibanje, hkrati pa se želi v mestno središče pripeljati obiskovalce s kolesom in peš ter tako razbremeniti mestno središče motoriziranega prometa. Z enotno in kolesarju in pešču prijazno infrastrukturo želi Občina Ajdovščina tudi promovirati in spodbujati trajnostno mobilnost ne samo v mestu, temveč tudi širše.

- Investicijski projekt je **skladen s CPS Občine Ajdovščina**, saj se osredotoča na skrb za izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje (trajnostno mobilnost). S CPS Občine Ajdovščina je usklajen neposredno preko doseganja ciljev **Stebra I: »Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje po vsej občini«**, saj bo pripomogle k doseganju naslednjih kazalnikov:

- Izvedba kolesarskih povezav
- Izvedba površin za pešce in kolesarje (po število projektov)

ter ciljev **Stebra IV: »Do človeka in okolja prijaznejša mobilnost«**, saj bo posredno pripomogel k doseganju kazalnika »Spodbujanje in promocija«.

Navedene kazalnike pa bo dosegal z izvedbo naslednjih ukrepov iz **Akcijskega načrta CPS:**

- Izvedba kolesarskih poti na podlagi IDZ »Zasnove regionalnega kolesarskega omrežja Severne Primorske (Goriške razvojne) regije.**
 - Pločnik Vipavska cesta – površine za pešce in kolesarje.**
 - Prilagoditev površin za pešce za gibalno ovirane osebe.**
- Izvedba investicijskega projekta bo s svojimi cilji omogočala doseganje ciljev, strategij, normativov, standardov in zakonskih zahtev tako na občinski, regionalni, državni in EU ravni, saj je usklajen z njihovimi cilji, smernicami, razvojnimi strategijami in programi.
 - Analiza tržnih možnosti** je pokazala, da investicijski projekt v svoji osnovni naravnosti ni namenjen trženju, zato analiza tržnih možnosti ni potrebna in smiselna. V investicijskem programu so bile definirane ključne skupine uporabnikov oziroma potencialnih koristnikov novozgrajene in urejene infrastrukture za pešce in kolesarje.
 - Vrsta investicijskega projekta je novogradnja in rekonstrukcija enostavnega objekta, ki združuje ukrep ureditve pločnika (izgradnja infrastrukture za pešce) ter ukrep ureditve kolesarskih povezav/ureditev kolesarske poti (izgradnja infrastrukture za kolesarje).** Operacija predvideva ureditev enotno oblikovane in zvezne povezave pločnika in kolesarske poti ob glavni mestni prometni povezavi Goriški in Vipavski cesti v mestu Ajdovščina v smeri vzhod – zahod, in sicer Odseka 3 na Goriški cesti, ki poteka od premostitve potoka Hubelj do križišča z Idrijsko cesto (križanje cest LZ 001321 / R1-207, odsek 1413), in Odseka 4 na Vipavski cesti, ki poteka od križišča z Idrijsko cesto do krožnega križišča Ribnik (križanje cest R1-207, odsek 1413 in 1473 / R2-444, odsek 0387 / LZ001261). Navedeni odsek je del trase državne kolesarske povezave, ki poteka na potezu od Nove Gorice, preko Črnič, Ajdovščine, Vipave do Razdrtega ter povezuje Mestno občino Nova Gorica, Občino Ajdovščina, Občino Vipava in Občino Idrija. Pločnik in kolesarska steza bosta urejeni na obeh straneh vozišča Goriške in Vipavske ceste, ki se bo zaradi umestitve infrastrukture za pešce in kolesarje zožalo. Ožanje vozišča Goriške in Vipavske ceste predstavlja tudi glavni ukrep umirjanja motoriziranega prometa. Vzдолž celotne trase bo urejena zelenica (na mestih, kjer je še ni). Ravno tako je načrtovana tudi zasaditev z drevesi. Operacija predvideva tudi postavitve ustrezne urbane opreme (klopi in košev za smeti) ter 2-eh usmerjevalnih tabel za promocijo hoje. Operacija je opredeljena kot novogradnja in rekonstrukcija v okviru izvajanja investicijsko vzdrževalnih del v javno korist, za katerega ni potrebna pridobitev gradbenega dovoljenja. Predstavitev tehnično tehnološkega dela je izdelana na podlagi projekta za izvedbo (PZI). Operacija z vidika tehnične izvedljivosti predstavlja funkcionalno zaokroženo območje, zato je ekonomsko najbolj upravičena, ker to pomeni najbolj racionalno priključevanje na obstoječo primarno infrastrukturno omrežje. Nameravana operacija bo prispevala k trajnostnemu okoljskemu in prostorskemu razvoju ter k uravnoveženi in kvalitetni infrastrukturni opremljenosti občine. Za izvedbo operacije ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja. Po izvedbi del se bo opravilo kvalitativni in kvalitativni pregled izvedenih del ter izvedlo primopredajo izvedenih del investitorju, ki bo le-ta predal v upravljanje oziroma uporabo.
 - Analiza zaposlenih** je pokazala, da zaradi izvedbe investicijskega projekta ne bo prišlo do nastanka oziroma potrebe po odpiranju neposrednih novih delovnih mest ne pri investitorju/lastniku in upravljavcu novozgrajene in rekonstruirane infrastrukture za pešce in kolesarje Občini Ajdovščina in ne pri vzdrževalcu in

upravljavcu le-te javnemu podjetju KSD d.o.o. Ajdovščina, ki na območju občine opravljajo gospodarsko javno službo.

- **Kadrovsko organizacijska shema** izvedbe projekta je pokazala, da izvedbo investicijskega projekta ni predvidene posebne organizacije ter da se po izvedbi projekta kadrovsko organizacijska shema upravljanja ne spreminja.
- **Vrednost investicijskega projekta** (investicijskih stroškov) smo ocenili v stalnih in tekočih cenah. Vrednost investicijskega projekta znaša po stalnih cenah 590.470,40 EUR z DDV; **po tekočih cenah** pa znaša **609.213,67 EUR z DDV**. **Skupni upravičeni stroški** glede na pogoje oziroma omejitve Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-TM_1/2017) po tekočih cenah znašajo **345.500,69 EUR**.
- **Analiza lokacije** je prikazala primernost izbranega območja za izvedbo predvidenih del v okviru operacije ter usklajenost s prostorskimi akti.
- **Analiza vplivov na okolje** ni prikazala negativnih vplivov na okolje. Pokazala pa je pozitivne vplive na okolje, predvsem z vidika okoljske učinkovitosti, učinkovitosti izrabe naravnih virov, trajnostne dostopnosti, nediskriminiranosti (upoštevanje načela enakih možnosti), izboljšanja delovnega in bivalnega okolja ter zmanjšanja negativnih vplivov na okolje. Analiza je pokazala tudi pomen projekta za regionalni razvoj ter za trajnostni razvoj družbe (projekt ima nanju pozitiven vpliv).
- **Časovni načrt izvedbe** je prikazal, da bo investicijski projekt ob optimalnem poteku vseh predvidenih aktivnosti izveden in predan v uporabo do konca avgusta 2020. Zaključek projekta (finančni zaključek) je predviden do konca septembra 2020.
- **Analiza izvedljivosti** je pokazala, da so časovni načrt ter sama organizacija izvedbe projekta zastavljeni tako, da bo v celoti možna izvedba v predvidenem časovnem roku in v predvidenem obsegu. Investicijski projekt ima jasno časovno in upravljavsko strukturo, poleg tega so rešena bistvena vprašanja, zato menimo, da je investicijski projekt s tega vidika realen in izvedljiv.
- **Načrt financiranja** investicijskega projekta je pokazal, da je finančna konstrukcija investicijskega projekta zaprta z lastnimi, **proračunskimi viri Občine Ajdovščina** v višini **332.813,12 EUR** ter s pridobitvijo **nepovratnih sredstev v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-TM_1/2017)** v skupni višini **276.400,55 EUR**, od tega EU kohezijskih sredstev v višini 234.940,47 EUR ter 41.460,08 EUR iz integralnih sredstev Ministrstva za infrastrukturo (SLO udeležba v kohezijski politiki).
- Prikazana je projekcija prihodkov in stroškov (odhodkov) investicijskega projekta za ekonomsko dobo 30-ih let obratovanja ter prihodkov (koristi) in stroškov na podlagi CBA/ASK-Analize stroškov in koristi, ki so potrebni za izdelavo finančne in ekonomske (CBA/ASK) analize.
- **Rezultati finančne analize** so pokazali, da je obravnavani investicijski projekt gledano samo s finančnega vidika nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, saj vsi finančni kazalniki ne dosegajo vrednosti, ki bi potrjevale upravičeno izvedbo investicijskega projekta. Investicijski projekt je na podlagi izvedene finančne analize in izračunanih dinamičnih in statičnih finančnih kazalnikov neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi oziroma z izvedbo ekonomske analize (CBA/ASK).
- **Rezultati ekonomske analize** so pokazali, da je obravnavani investicijski projekt po ekonomski analizi rentabilen in upravičen za izvedbo, kar so potrdili tudi vsi izračunani ekonomski kazalniki, saj vsi dosegajo vrednosti, ki potrjujejo upravičeno izvedbo investicijskega projekta. Na podlagi dobljenih rezultatov ekonomske analize smo prišli do sklepa/potrditve, da je izvedba investicijskega projekta ekonomsko upravičena oziroma upravičena na podlagi CBA/ASK-Analize stroškov in koristi, saj je njegova izvedba družbeno-ekonomsko koristna. Če pa upoštevamo še vse koristi, ki se jih ne da denarno ovrednotiti in bi jih prinesla izvedba investicijskega projekta, ter vse stroške v primeru njegove neizvedbe vidimo, da je na podlagi CBA/ASK-Analize stroškov in koristi (ekonomske analize), smiselno in upravičeno izvesti investicijski projekt.
- **Izračun najvišje možne višine sofinanciranja upravičenih stroškov** na podlagi **finančne vrzeli** je pokazal, da je investicijski projekt upravičen do predvidenega zneska sofinanciranja s strani EU kohezijske politike in SLO udeležbe v kohezijski politiki (integralnih sredstev Ministrstva za infrastrukturo), v okviru JR-TM_1/2017 v predvideni višini v finančni konstrukciji.

- **Analiza občutljivosti** je pokazala, da v okviru finančne analize nobena ključna spremenljivka nima kritičnega vpliva na spremembo finančne neto sedanje vrednosti projekta. V okviru ekonomske analize sta kritični spremenljivke investicijski stroški in prihodki iz obratovanja in družbene koristi projekta, medtem ko spremenljivka odhodki iz obratovanja ni kritična. Za kritične spremenljivke so bile izračunane mejne vrednosti, ki nam povedo, % spremembe kritične spremenljivke na podlagi katerega bo ekonomska neto sedanja vrednost projekta postala 0,00 EUR. Vrednost ekonomske neto sedanje vrednosti bi postala nič, v kolikor bi se investicijski stroški dvignili za 43,2% ali če bi se prihodki (iz obratovanja in družbene koristi projekta) zmanjšali za 15,9%, pri čemer bi vrednosti ostalih parametrov v projektu ostale nespremenjene.
- **Analiza tveganj** je pokazala, da izvedba investicijskega projekta tako z razvojnega vidika kot tudi z vidika izvedljivosti in obratovanja, predvsem pa z vidika doseganja družbeno-ekonomskih koristi, ne predstavlja visoke stopnje tveganja ter da je izvedba investicijskega projekta na podlagi analize tveganj ekonomsko upravičena.

Investicijski program (IP) je prikazal upravičeno izvedbo investicijskega projekta »Ureditev površin za pešce in kolesarje v mestu Ajdovščina – Vipavska cesta« ter da projekt zelo dobro uresničuje javni interes ter zasleduje in uresničuje cilje Celostne prometne strategije Občine Ajdovščina ter cilje občinskih, regijskih, državnih in tudi EU razvojnih strategij in programov.

PRILOGE

PRILOGA I: IZJAVA IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Priloga I: IZJAVA IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

IZJAVA

Izdelovalca investicijske dokumentacije:

INVESTICIJSKI PROGRAM (IP)

za izvedbo investicijskega projekta:

UREDITEV POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE V MESTU AJDOVŠČINA – VIPAVSKA CESTA

je izdelan skladno z:

01. **UREDBO O ENOTNI METODOLOGIJI ZA PRIPRAVO IN OBRAVNAVO INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE NA PODROČJU JAVNIH FINANC**, ki jo je na podlagi 3. točke drugega odstavka 23. člena Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/2011-ZJF-UPB4, 14/2013-popravek ZJF-UPB4, 101/2013 in 55/2015-ZFisP in 96/2015 – ZIPRS1617) izdala Vlada Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
02. **UREDBO (EU) št. 1303/2013 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 17.12.2013** o skupnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnemu skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo, o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006 (Uradni list EU, št. 347 z dne 20.12.2013).
03. **DELEGIRANO UREDBO KOMISIJE (EU) št. 480/2014 z dne 03.03.2014**, in sicer z Oddelkom III: Metoda za izračun diskontiranega neto prihodka operacije, ki ustvarjajo neto prihodek (od 15. člena do vključno 19. člena) (Uradni list EU, št. 138 z dne 13.05.2014).
04. **IZVEDBENO UREDBO KOMISIJE (EU) 2015/207 z dne 20.01.2015**, in sicer s členom 3 – Metodologija, ki se uporabi pri izvajanju analize stroškov in koristi, ter Prilogo III k tej Uredbi: Metodologija za izvedbo analize stroškov in koristi (Uradni list EU, št. 38 z dne 13.02.2015).
05. delovnim dokumentom »GUIDE TO COST-BENEFIT ANALYSIS OF INVESTMENT, Economic appraisal tool for Cohesian Policy 2014-2020«, ki ga je decembra 2014 izdala in objavila Evropska komisija.

NI-BO Podjetniško svetovanje Robert Likar s.p.
Robert Likar, u.d.i.s.

Ajdovščina, Avgust 2018

