



DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA – DIIP

Naziv investicijskega projekta:

ODVODNJAVANJE IN KOLESARSKA STEZA DO KRIŽCIJANA

Investitor:

**Občina Šempeter-Vrtojba
Trg Ivana Roba 3A
5290 Šempeter pri Gorici**



Datum izdelave: september 2025

Izdelovalec:

Martin Murovec, poslovno svetovanje s.p.
Ulica Gradnikove brigade 61
5000 Nova Gorica

Kazalo vsebine

1	UVODNO POJASNILO	7
2	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	8
2.1	Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta	8
2.2	Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	9
2.3	Podatki o upravljavcu.....	9
3	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	10
3.1	Predstavitev investitorja	10
3.2	Splošno stanje kolesarskih povezav in infrastrukture za kolesarje v Občini Šempeter-Vrtojba	13
3.3	Analiza obstoječega stanja na območju predvidenih posegov.....	15
3.4	Razlogi za investicijsko namero	18
4	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	19
4.1	Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta	19
4.2	Preveritev usklajenosti investicijskega projekta s strategijami, politikami in razvojnimi programi.....	21
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....	30
5.1	Opredelitev tržnih možnosti investicijskega projekta	30
5.2	Analiza ciljnega trga.....	30
5.3	Mrežni učinek investicijskega projekta	30
6	PREDSTAVITEV UPOŠTEVANIH VARIANT	31
6.1	Varianta 0: Izhodiščna varianta ali varianta »brez investicije».....	31
6.2	Varianta 1: Varianta »z investicijo»	31
6.3	Izbor optimalne variante	31
7	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	33
7.1	Vrsta investicijskega projekta.....	33
7.2	Tehnično tehnološke rešitve v okviru operacije.....	33
7.2.1	Dimenzioniranje zgornjega ustroja	36
7.2.2	Opis konstrukcijskih elementov	37
7.2.3	Komunalni vodi.....	39
7.2.4	Prometna oprema in signalizacija	39
7.3	Ocena investicijskih stroškov	41
7.3.1	Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah.....	41

7.3.2	Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v tekočih cenah.....	43
7.3.3	Ocena upravičenih in preostalih stroškov v stalnih in tekočih cenah.....	44
7.4	Navedba osnov za oceno vrednosti	46
8	TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO.....	48
8.1	Strokovne podlage, predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije	48
8.2	Opis lokacije	48
8.2.1	Makro lokacija	48
8.2.2	Mikro lokacija	48
8.2.3	Prostorski akti in prostorski ureditveni pogoji	49
8.3	Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	49
8.4	Analiza vplivov na okolje	50
8.5	Prispevek investicijskega projekta z vidika skladnega razvoja ter trajnostnega razvoja družbe	56
8.6	Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo.....	57
8.7	Predvideni viri financiranja investicijskega projekta.....	58
8.8	Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta	59
9	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM.....	60
9.1	Potrebna investicijska dokumentacija	60
9.2	Potrebna projektna in druga dokumentacija s časovnim načrtom	60
9.3	Ugotovitev smiselnosti izvedbe investicijskega projekta.....	60

Kazalo tabel

Tabela 3.1: Podatki o Občini Šempeter-Vrtojba (<i>Vir: stat.si</i>).....	12
Tabela 4.1: Specifični kazalniki učinka na ravni operacije	20
Tabela 4.2: Ukrepi za povečanje deleža poti z aktivno mobilnostjo, (<i>Vir: NEPN</i>).....	27
Tabela 4.3: Nabor ukrepov - kolesarjenje, (<i>Vir: CPS OŠV</i>).....	28
Tabela 4.4: Akcijski načrt nabor ukrepov - kolesarjenje, (<i>Vir: CPS OŠV</i>).....	28
Tabela 7.1: Ocena skupnih stroškov investicije v stalnih cenah Varianta 1	42
Tabela 7.2: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah - Varianta 1	42
Tabela 7.3: Dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah - Varianta 1.....	43
Tabela 7.4: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v tekočih cenah - Varianta 1	43
Tabela 7.5: Dinamika investiranja investicijskega projekta v tekočih cenah - Varianta 1.....	44
Tabela 7.6: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene	45
Tabela 7.7: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene	45
Tabela 7.8: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – tekoče cene	46
Tabela 7.9: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – tekoče cene.....	46
Tabela 8.1: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta.....	50
Tabela 8.2: Matrika za zeleno proračunsko naročanje	53
Tabela 8.3: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v tekočih cenah.....	59

Kazalo slik

Slika 1: Zemljevid Občine Šempeter-Vrtojba	11
Slika 2: Načrt kolesarskih povezav Občine Šempeter-Vrtojba.....	14
Slika 3: Načrt glavnih kolesarskih povezav na osnovi namenske rabe površin.....	15
Slika 4: Obstoječe stanje - začetek odseka	16
Slika 5: Obstoječe stanje – srednji del odseka.....	16
Slika 6: Obstoječe stanje – zaključek odseka	16
Slika 7: Prikaz širšega območja z označenim obravnavanim odsekom.....	17
Slika 8: Makro lokacija investicijskega projekta	48
Slika 9: Območje predvidenih posegov	49
Slika 10: Kadrovska organizacija investicijskega projekta	58

SEZNAM KRATIC IN OKRAJŠAV

CPS	Celostna prometna strategija
d.o.o.	Družba z omejeno odgovornostjo
DDV	Davek na dodano vrednost
DGD	Projektna dokumentacija za pridobivanje gradbenega dovoljenja
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DNHS	Načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem EU (Do no significant harm)
EU	Evropska unija
GD	Gradbeno dovoljenje
GOI	Gradbeno obrtniška in instalacijska dela
GURS	Geodetska uprava Republike Slovenije
IP	Investicijski program
JP	Javna pot
k.o.	Katastrska občina
LC	Lokalna cesta
NEPN	Nacionalni energetskega podnebni načrt
NRP	Načrt razvojnih programov
OŠV	Občina Šempeter-Vrtojba
PTP	Posebni tehnični pogoji
PZI	Projekt za izvedbo gradnje
REPPRS	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije
RRP	Regionalni razvojni program
RS	Republika Slovenija
S.P.	Samostojni podjetnik
SPRS 2050	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050
SRS 2030	Strategija razvoja Slovenije 2030
STP	Splošni tehnični pogoji
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
UL EU	Uradni list Evropske Unije
UMAR	Urad za makroekonomske analize in razvoj
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju
ZDDV-1	Zakon o davku na dodano vrednost
ZJN-3	Zakon o javnem naročanju

1 UVODNO POJASNILO

Dokument identifikacije investicijskega projekta obravnava izvedbo investicijskega projekta »Odvodnjavanje in kolesarska steza do Križcijana« in je osnovni dokument, ki vsebuje podatke, potrebne za določitev investicijske namere in ciljev v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo morala investicija izpolnjevati. Obenem predstavlja tudi podlago za odločanje o nadaljnji izdelavi investicijske dokumentacije oz. nadaljevanju investicije.

Občina Šempeter-Vrtojba nadaljuje z izgradnjo kolesarskih poti in s tem udejanja cilje zastavljene v celostni prometni strategiji. Kolesarjenje je okolju prijazen način prevoza, saj ne proizvaja škodljivih emisij toplogrednih plinov, kot jih povzročajo vozila z notranjim izgorevanjem, prav tako pa prispeva k zmanjšanju prometnih zastojev ter zmanjšanju hrupa in vibracij v urbanih naseljih.

Cilj investicijskega projekta je ureditev kolesarske steze na odseku lokalne ceste LC 414041 med Vrtojbo in Križcijanom v dolžini 940 m. Ob izvedbi investicijskega projekta bodo na trasi zamenjane tudi dotrajane salonitne vodovodne cevi. Zamenjava vodovodnih cevi ni del tega projekta in jo v tem dokumentu ne obravnavamo.

Namen investicijskega projekta je zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje kot pomembno obliko trajnostne mobilnosti. Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanju trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost, kot alternative avtomobilskim prevozom. Posredni učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje.

Sprejeta Celostna prometna strategija Občine Šempeter-Vrtojba (CPS Šempeter-Vrtojba) opredeljuje pet strateških stebrov. Njen namen je zagotoviti ustrezne pogoje za vse načine mobilnosti ter spodbujati k spremembi potovalnih navad na bolj trajnostne. Predmetna investicija je usklajena z drugim področjem ukrepanja "Kolesarjenje" in podpira ukrepe ter prispeva k doseganju ciljev tega področja.

Občina Šempeter-Vrtojba bo investicijo prijavila Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), ki ga je dne 9.5.2025 v Uradnem listu RS objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. **Občina bo predmetno investicijo prijavila na ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje.**

Ocenjena vrednost investicijskega projekta v tekočih cenah znaša 561.432,57 EUR brez DDV oz. 684.947,74 EUR z DDV. Predvideno je, da se bodo GOI dela izvajala od aprila 2026 do septembra 2027. Prevzem del je predviden v novembru 2027, zaključek vseh aktivnosti investicijskega projekta pa je predviden v decembru 2027. Občina bo za izvedbo investicijskega projekta zagotovila sredstva v višini 157.264,78 EUR, iz sredstev Javnega razpisa JR EKP UTM 2025 pa občina pričakuje sredstva v višini 527.682,96 EUR.


Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) 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).

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

2.1 Podatki o investitorju oz. nosilcu projekta

INVESTITOR	
Naziv:	Občina Šempeter-Vrtojba
Naslov:	Trg Ivana Roba 3A, 5290 Šempeter pri Gorici
Odgovorna oseba:	mag. Milan Turk, župan
Telefon:	+386 5 335 10 00
E-pošta:	info@sempeter-vrtojba.si
Naslov spletne strani:	https://sempeter-vrtojba.si
Matična številka:	1358227000
Davčna številka:	SI44857390
Transakcijski račun:	SI56 0138 3010 0014 409, Banka Slovenije
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Boštjan Mavrič, strokovni sodelavec za investicije VII/2-II
Telefon:	+386 5 335 16 23
E-pošta:	bostjan.mavric@sempeter-vrtojba.si
Žig in podpis:	

2.2 Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv:	Martin Murovec, poslovno svetovanje s.p.
Naslov:	Ul. Gradnikove brigade 61, 5000 Nova Gorica
Odgovorna oseba:	Martin Murovec, direktor
Telefon:	031 317 857
E-pošta:	martinmurovec@yahoo.com
Davčna številka:	83461752
Matična številka:	9516085000
Transakcijski račun:	SI56 0400 0028 1424 392, OTP banka d.d.
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Martin Murovec, univ. dipl. ekon.
Žig in podpis:	Poslujem brez žiga 

2.3 Podatki o upravljavcu

UPRAVLJAVEC	
Naziv:	Občina Šempeter-Vrtojba
Naslov:	Trg Ivana Roba 3A, 5290 Šempeter pri Gorici
Odgovorna oseba:	mag. Milan Turk, župan
Telefon:	+386 5 335 10 00
E-pošta:	info@sempeter-vrtojba.si
Naslov spletne strani:	https://www.sempeter-vrtojba.si
Matična številka:	1358227000
Davčna številka:	SI44857390
Transakcijski račun:	SI56 0138 3010 0014 409, Banka Slovenije
Žig in podpis:	

3 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

3.1 Predstavitev investitorja

Občina Šempeter-Vrtojba je bila ustanovljena leta 1998. Občina je organizirana skladno z Zakonom o lokalni samoupravi. Njena pristojna upravna enota je Nova Gorica. Odgovorna oseba občine je župan Milan Turk. Poleg župana so organi občine še občinski svet in nadzorni odbor. 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. Sedež občine je na naslovu Trg Ivana Roba 3A, Šempeter pri Gorici.

Občina Šempeter-Vrtojba leži v zahodnem delu Slovenije v Goriški statistični regiji. Na severovzhodu meji z občino Nova Gorica, na jugu z občino Miren-Kostanjevica, na zahodu pa meji na državno slovensko-italijansko mejo. Predstavlja naravno zaledje mest Gorica in Nova Gorica. Obsega območje na vzhodnem delu Goriške ravnine, kjer flišno območje Vrtojbensko-Biljenskih gričev prehaja v plodno ravnino, ki sta jo s svojimi rečnimi nanosi izoblikovali reki Soča in Vipava. Najbolj obsežen del je ravninski del, ki se razprostira preko Solkanskega polja, Štandreškega polja, Vrtojbensko – Mirenskega polja in Sovodenjskega polja v Italiji. Za kmetijstvo najbolj ugodni ravninski svet občine sestavljata Vrtojbensko in Štandreško polje, ki sta del Goriške ravnine. Na ravninskem delu se nahajajo glavna območja kmetijskih površin, od katerih kar 90,87 % spada med kategorijo najboljših kmetijskih zemljišč. Tudi gričevje je del večje reliefne enote. Za kmetijsko rabo so pomembni predvsem Biljenski griči, ki se raztezajo od JV dela Vrtojbe do Bukovnika na vzhodu. Tudi Biljenski griči spadajo med najboljša kmetijska zemljišča, ki skupaj z ravninskim delom zajemajo 576,52 ha, kar predstavlja 38,56 % površja celotne občine. Namenjeni so predvsem za vinogradništvo, pridelovanje vrtnin, okrasnih rastlin, semen in sadik ter pridelovanje žit in drugih poljščin. V kmetijska zemljišča druge kategorije spadajo: južno pobočje Markovega hriba, Pri Frnaži v Vrtojbi, ob bregovih Vrtojbice na JZ delu občine ter manjši odseki zemljišč na Bukovniku in Bazari, ki so primernejša za gojenje raznih sadnih dreves, oljk in sončnic (Božič, 2007).

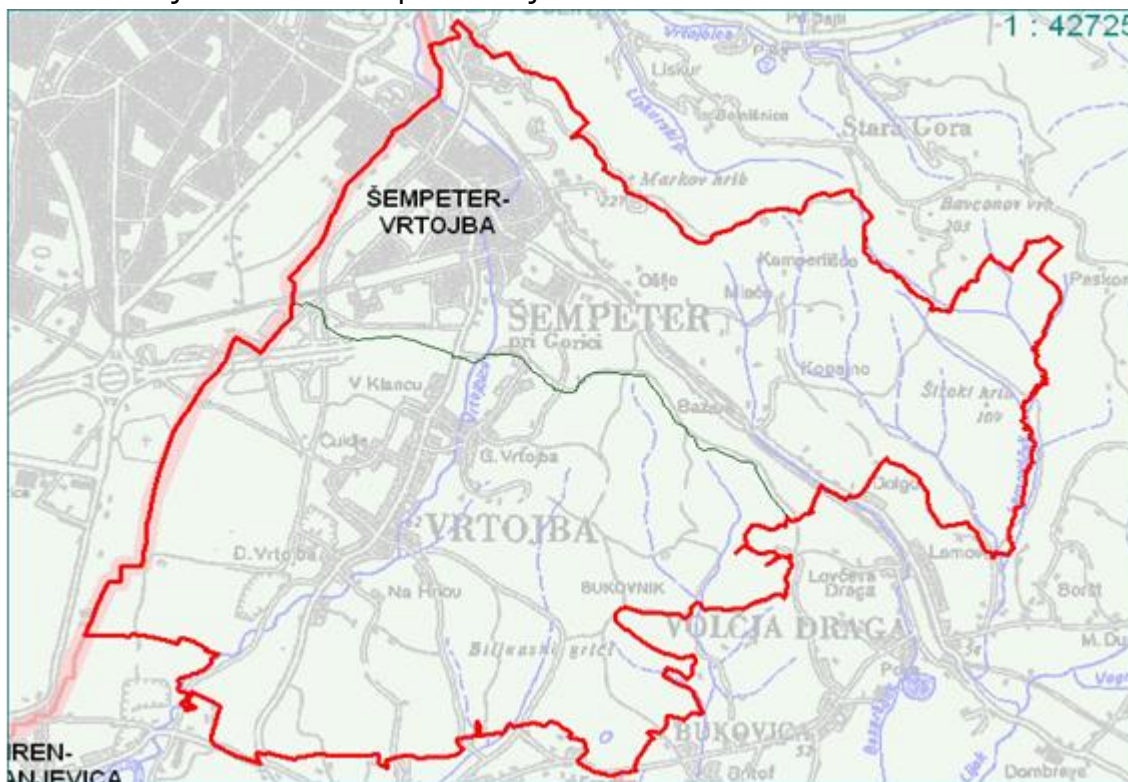
Občina Šempeter-Vrtojba obsega 15 km² in se po površini uvršča med manjše občine v Sloveniji (205. mesto). Občina obsega naselji Šempeter pri Gorici in Vrtojbo.

Šempeter pri Gorici je danes po svoji izobrazbeni in socialni strukturi mestno naselje, ki je gospodarsko in kulturno povezano z Novo Gorico in Goriško regijo. Glede na stopnjo razvitosti centralnih funkcij spada v IV. stopnjo centralnosti z 90 funkcijami, ki že presega nivo občinskega upravnega središča. Ima pomembno prometno vlogo, saj preko Nove Gorice povezuje kraje v smeri sever - jug in sicer Soško dolino s Krasom in južnim delom Spodnje Vipavske doline. V smeri vzhod - zahod pa ima tudi mednarodni pomen, saj povezuje Vipavsko dolino z Italijo preko edinega železniškega mednarodnega mejnega prehoda na Goriškem. Naselje leži na nadmorski višini 66 metrov.

Vrtojba leži na rodovitni Goriški ravnini na zahodnem robu Slovenije, tik ob italijanski meji in južno od Nove Gorice, upravnega, gospodarskega in kulturnega središča Goriške oz. Severnoprimske regije. Po zasnovi je Vrtojba tipična obcestna vas, dolga skoraj tri kilometre, razpotegnjena v smeri sever-jug in ob glavni prometnici, ki povezuje Goriško z Goriškim

Krasom. Skozi vas teče potok Vrtojba, ki se jugozahodno od vasi izliva v reko Vipavo. Naselje se je razvilo na stiku prodnatega Vrtojbenskega polja in ilovnatih nanosov s flišnih Vrtojbensko-Biljenskih gričev. Na teh gričih, poraslih z vinsko trto, doseže vas tudi svojo najvišjo nadmorsko višino 83 metrov. Vrtojba kot lokalno oskrbno središče, naselje tipa C, III. stopnje centralnosti, je primestno urbano-ruralno naselje, z večjim številom neagrarnih delovnih mest. Agrarna funkcija je pomembna za trajnostni razvoj naselja.

Slika 1: Zemljevid Občine Šempeter-Vrtojba



Po podatkih Statističnega urada RS (SURS), je občina v letu 2023 imela 6.200 prebivalcev. Po številu prebivalcev se med občinami v Sloveniji uvršča na 86. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 414 prebivalcev. (Slovenija: 105 prebivalci na km²). Ostali statistični podatki o občini so razvidni iz spodnje tabele.

Tabela 3.1: Podatki o Občini Šempeter-Vrtojba (Vir: stat.si)

PODATKI ZA LETO 2023	OBČINA	SLOVENIJA
Površina km ² - 1. januar	15	20.271
Število prebivalcev - 1. julij	6.198	2.120.937
Število moških - 1. julij	3.125	1.066.634
Število žensk - 1. julij	3.073	1.054.303
Gostota naseljenosti - 1. julij	414	105
Naravni prirast	-2	-4.551
Skupni prirast	84	6.977
Živorajeni (na 1.000 prebivalcev)	7,3	8
Umrli (na 1.000 prebivalcev)	7,6	10,2
Naravni prirast (na 1.000 prebivalcev)	-0,3	-2,1
Skupni selitveni prirast (na 1.000 prebivalcev)	13,9	5,4
Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)	13,6	3,3
Povprečna starost prebivalcev - 1. julij	46,6	44,1
Indeks staranja - 1. julij	182,2	145,4
Indeks staranja za moške - 1. julij	153,5	123,3
Indeks staranja za ženske - 1. julij	213,7	168,9
Število vrtcev	1	988
Število otrok v vrtcih (po izvajalcu predšolske vzgoje)	265	84.522
Vključenost otrok v vrtce (% med vsemi otroki, starimi 1-5 let)	77	83
Število učencev v osnovnih šolah	668	196.371
Število dijakov (po prebivališču)	208	80.685
Število študentov (po prebivališču)	218	80.648
Število študentov (na 1.000 prebivalcev)	35	38
Število diplomantov (na 1.000 prebivalcev)	7	8
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	2.758	933.738
Število delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu)	5.843	933.738
Število zaposlenih oseb (po delovnem mestu)	5.504	833.363
Število samozaposlenih oseb (po delovnem mestu)	339	100.375
Stopnja delovne aktivnosti (%)	74,8	69,3
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	2.320,47	2.220,95
Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.508,71	1.445,12
Povprečna mesečna bruto plača (indeks, SI=100)	104,5	100
Povprečna mesečna neto plača (indeks, SI=100)	104,4	100
Število podjetij	826	228.944
Prihodek podjetij (1.000 EUR)	918.195	167.559.026
Število stanovanj - 1. januar	2.494	864.323
Število stanovanj (na 1.000 prebivalcev)	396	410
Tri- ali večsobna stanovanja (% med vsemi stanovanji)	76	62
Povprečna uporabna površina stanovanj (m ²)	90,5	83,3
Število osebnih avtomobilov - 31. december	4.186	1.230.565
Število osebnih avtomobilov (na 1.000 prebivalcev) - 31. december	668	579
Povprečna starost osebnih avtomobilov (leta) - 31. december	13,1	11,1
Komunalni odpadki, zbrani z javnim odvozom (tone)	2.980	801.408
Komunalni odpadki zbrani z javnim odvozom (kg/preb.)	481	378

3.2 Splošno stanje kolesarskih povezav in infrastrukture za kolesarje v Občini Šempeter-Vrtojba

Ob zelo hitri rasti števila motornih vozil, v zadnjem času posvečamo vedno večjo pozornost negativnim vplivom na okolje in varnosti v prometu. Kolo omogoča za okolje najsprejemljivejšo in najprijaznejšo osnovno mobilnost. V razvitem svetu postaja kolo vse bolj pomembno prevozno sredstvo predvsem za potrebe dnevne mobilnosti. Kolesarjenje združuje obliko vadbe in je pomemben element dnevne mobilnosti, pa tudi rekreacije, saj je eno najbolj zdravih početij na prostem, primerno za vse aktivno prebivalstvo. Uporaba kolesa pomeni tudi korist za okolje, saj se tako zmanjšuje izpust škodljivih snovi v zrak in tako tudi onesnaženost mestnih in okoliških središč, manjša je obremenitev okolja s hrupom, hkrati pa pomeni finančno manjši strošek v primerjavi z drugimi oblikami prevoza, ter manjšanje prometnih zastojev ter še vrsto drugih pozitivnih učinkov.

Izboljšanje infrastrukture je prvi korak za povečanje obsega kolesarjenja in pešačenja. Največji izziv predstavlja celosten pristop h gradnji primerne infrastrukture in ne zgolj izvajanje posamičnih ločenih in nepovezanih projektov.

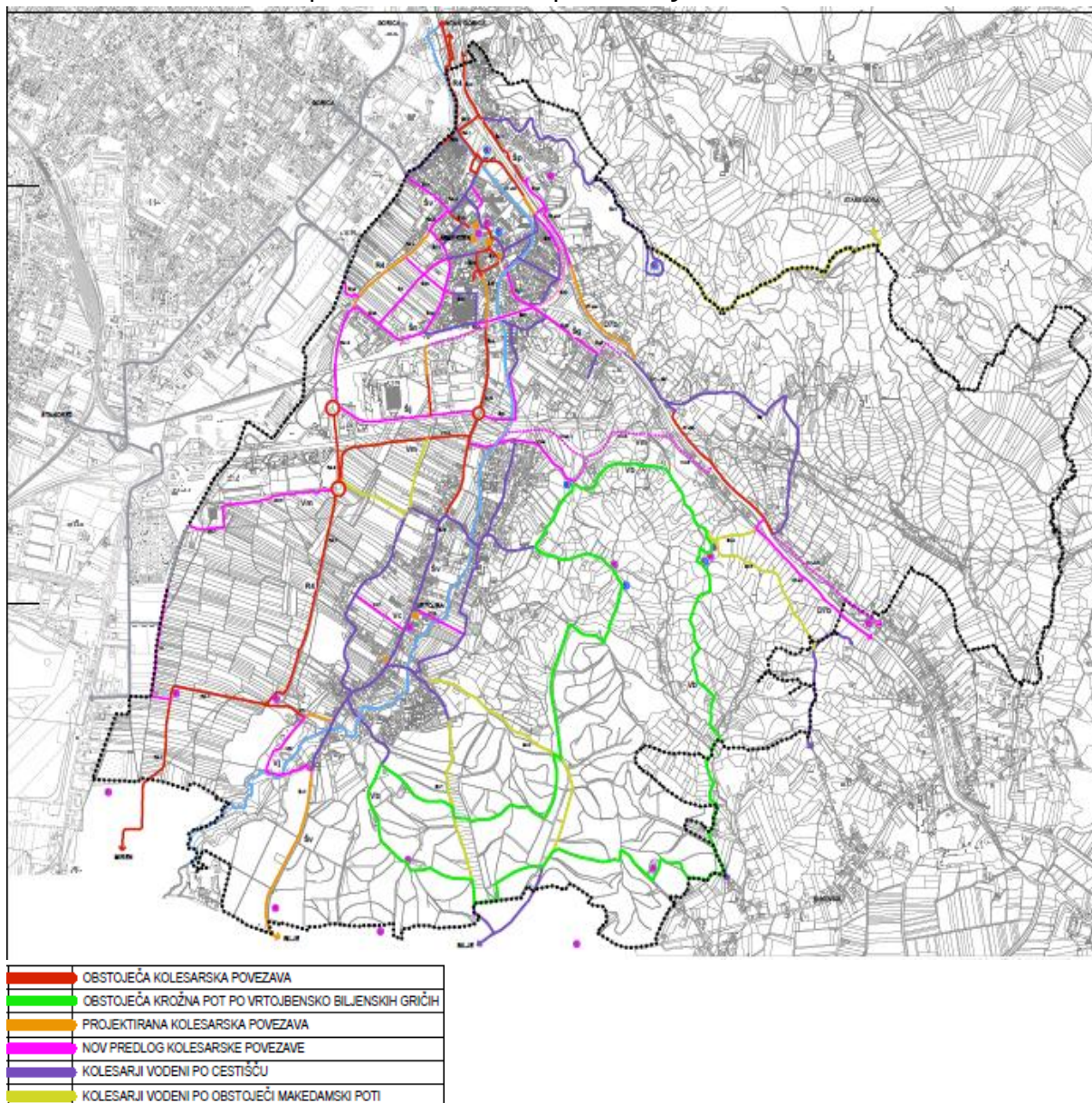
Razvoj kolesarjenja kot trajnostne oblike prometa in tudi rekreacije, je za Občino Šempeter-Vrtojba zelo pomemben. Klimatski pogoji in geografske danosti omogočajo možnosti za uspešen razvoj kolesarstva v občini, ki se kot trajnostna oblika mestne mobilnosti uveljavlja tudi v občini Šempeter-Vrtojba. K spreminjanju potovalnih navad uporabnikov prispeva razvoj kolesarske infrastrukture in spremljajoča ureditev, predvsem pa medsebojno dopolnjujoči se ukrepi in strategije občinske prometne politike.

Na področju kolesarjenja je občina Šempeter - Vrtojba v zadnjih letih dosegla več pomembnih dosežkov, ki prispevajo k razvoju trajnostne mobilnosti in izboljšanju pogojev za kolesarje. Med najvidnejšimi je izgradnja novih kolesarskih povezav, zlasti ob Vrtojbenski cesti, ob hitri cesti, proti Bazari in proti Mirnu kar omogoča boljšo povezanost ključnih točk znotraj občine ter spodbuja vsakodnevno uporabo kolesa. Do Šempetra so skoraj v celoti izvedene daljinske kolesarske povezave iz smeri Nove Gorice, Mirna in Volčje Drage, vendar skozi občino Šempeter - Vrtojba trenutno še niso zgrajene varne kolesarske povezave med njimi. Občina dosledno vključuje površine za kolesarjenje ob rekonstrukcijah in novogradnjah prometnic, s čimer postopoma gradi celovito in varno kolesarsko omrežje. Pomemben korak naprej predstavlja tudi uvedba sistema za izposojlo koles GO2GO, ki povezuje širšo regijo in omogoča enostavno uporabo koles tudi tistim, ki jih nimajo v lasti. Poleg infrastrukturnih izboljšav se občina zaveda pomena vzgoje in promocije, zato aktivno sodeluje pri programih za šolarje, kar se odraža v povečanem zanimanju za kolesarjenje med mladimi in spodbuja oblikovanje trajnostnih potovalnih navad že v zgodnjem obdobju.

Pomembni izzivi ostajajo predvsem na področjih, kjer so pogoji za varno in udobno kolesarjenje še nezadostni. Ena izmed prednostnih nalog je izboljšanje površin za kolesarje v okolici šol, kjer bi morali zagotoviti večjo varnost otrok in mladostnikov, ki se v šolo vozijo s kolesom. Enako kot na področju hoje velik izziv predstavlja pomanjkanje prečnih povezav za kolesarje čez obvoznico, hitro cesto in železnico.

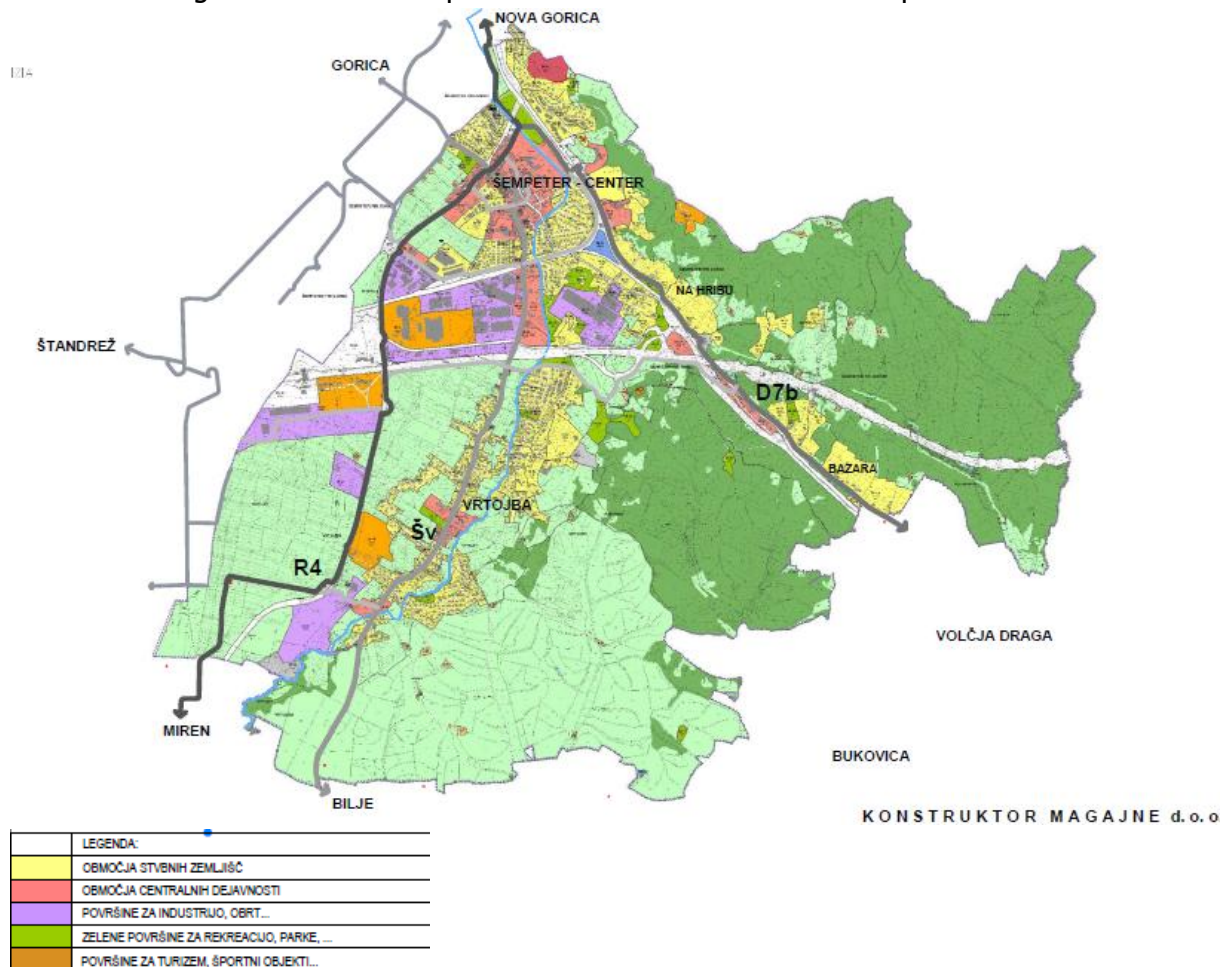
Prav tako je treba okrepiti povezanost obstoječih kolesarskih poti ter izboljšati čezmejno povezavo z Italijo. V okviru sistema za izposajo koles GO2GO ostaja ključen izziv povečanje števila postajališč, da bo storitev še bolj dostopna širšemu krogu uporabnikov. Poleg infrastrukturnih ukrepov pa je nujno tudi omejevanje prehitre vožnje motornih vozil v naseljih, še posebej v okolici šol in vrtcev, saj ta močno vpliva na občutek varnosti in dejansko varnost kolesarjev v prometu (povzeto po CPS Šempeter-Vrtojba v pripravi).

Slika 2: Načrt kolesarskih povezav Občine Šempeter-Vrtojba



Vir: Načrt omrežja kolesarskih povezav na območju OŠV, št dokumenta KM1/2015, julij 2025

Slika 3: Načrt glavnih kolesarskih povezav na osnovi namenske rabe površin



Vir: Načrt omrežja kolesarskih povezav na območju OŠV, št dokumenta KM1/2015, julij 2025

3.3 Analiza obstoječega stanja na območju predvidenih posegov

Obravnavani odsek lokalne ceste LC 414041 med Vrtojbo in Križcijanom poteka skoraj v celoti izven naselja z računsko hitrostjo vozil 90 km/h. Začetek odseka se nahaja na zaključku naselja Vrtojba. Na desni strani ceste je enosmerno obračališče za avtobuse s postajališčem. Tu je že izveden prometni otok na vozišču na vstopu v naselje Vrtojba iz smeri Mirna. Prometni otok je opremljen s prehodom za pešce in obojestranskim pločnikom. Obravnavana lokalna cesta poteka po ravninskem terenu. Cesta je asfaltna, dvosmerna s širino vozišča okoli od 5,50 m do 5,75 m. Vozišče ima enostranski prečni naklon v premi in v krivinah. Nakloni so zelo blagi in neizraziti. Odvodnjavanje je urejeno z obojestranskimi odprtimi zemeljskimi jarki. Ti se stekajo v meteorno kanalizacijo z iztokom v reko Vrtojbo.

Asfaltno vozišče je že dokaj dotrajano. Prisotne so razpoke asfalta. Večjih deformacij oziroma porušitve voziščne konstrukcije ni. Ureditvev asfaltna lokalne ceste ni predmet načrta. Pri izvedbi nove površine za kolesarje je potrebno upoštevati, da bo obstoječo lokalno cesto potrebno naknadno preplastiti.

Obravnavani odsek se zaključi novim krožiščem na območju Križcijana. V krožišču je že urejena tudi obstoječa mešana površina za souporabo kolesarjev in pešcev, tako da se projektirani

odsek lahko neposredno navezuje na obstoječe stanje. V krožišču so urejeni prehodi za kolesarje in pešce, ter prehodi kolesarskih površin na vozišče državne ceste.

Slika 4: Obstoječe stanje - začetek odseka



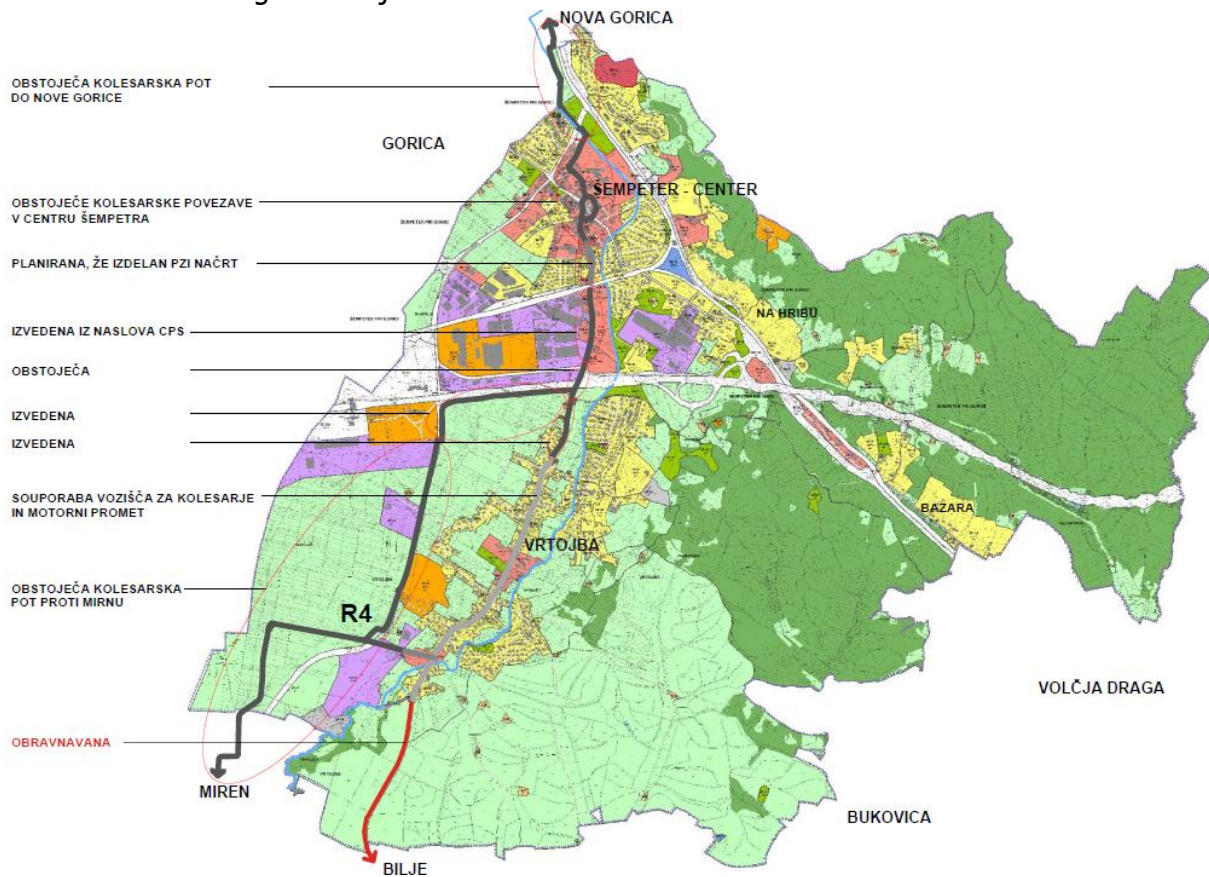
Slika 5: Obstoječe stanje – srednji del odseka



Slika 6: Obstoječe stanje – zaključek odseka



Slika 7: Prikaz širšega območja z označenim obravnavanim odsekom



Glede na lokacijo območja v neposredni bližini naselja in ob ugodnih terenskih pogojih je smiselno vzpostaviti prometno infrastrukturo in ureditve za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti (kolesarjenja). S tem bi neposredno izboljšali pogoje bivanja na območju, prometno varnost ter zmanjšali avtomobilski promet.

Območje občine je zelo zanimivo z gospodarskega vidika. Tu poteka pomembno prometno vozlišče glavnih prometnih, tako cestnih kot železniških, povezav. Zaradi velikega števila podjetji se na območju občine sooča s prekomernim številom prometnih tokov zaradi dnevnih migraciji, ki jih generirajo podjetja z delovnimi mesti (generatorji prometa).

V poslovni coni Vrtojba deluje Primorski tehnološki park, v katerem se nahajajo podjetja in izobraževalne ustanove, novo nakupovalno središče Lesnina, casino Drive-in, špedicijska in avtoprevozniška podjetja, carina RS,... itd. Nova gospodarsko - poslovna cona Vrtojba obsega površino v približni izmeri 29.000 m² (29ha). Ker območje cone v veliki meri je še nepozidano se v bodoče pričakuje, da se bo število podjetji in delovnih mest še povečalo pri tem pa se bo dodatno generiral promet. Ob obravnavani kolesarski povezavi se nahaja še gospodarska cona Brežine, v kateri delujejo največja podjetja (Male d.d., Intra lightning d.o.o. in bivši AB, še nepozidana in komunalno opremljena zemljišča, poslovna cona Lavžnik. Ob kolesarski povezava Nova Gorica – Šempeter – Vrtojba – Bilje, se nahaja tudi regijska bolnišnica.

Število delovnih mest v občini po SURS-u naj odraža naslednji podatek:

- Število delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu) 5.843.

Občina Šempeter-Vrtojba ima izmed občin v Sloveniji drugi najvišji indeks delovne migracije takoj za Trzinom. V letu 2023 je ta znašal 221,7, kar pomeni da je imela več kot 2 x toliko delovnih mest kot delovno aktivnih prebivalcev s stalnim prebivališčem v občini.

Občina Šempeter-Vrtojba ima dokaj razvito mrežo kolesarskih poti, ki jo še dograjuje skladno z izdelanim načrtom »Načrt omrežja kolesarskih povezav na območju Občine Šempeter – Vrtojba«. Pri tem se poskuša primarno vzpostaviti kolesarske povezave na najpomembnejših dnevniških migracijskih smereh, ki omogočajo povezanost stanovanjskih območij mesta in okoliških naselij in sosednjimi občinami, kot izhodišče potovanj z vsakodnevnimi cilji potovanj, kot so območja zaposlitev, izobraževalnih ustanov, športnih ustanov, nakupovalna središča in ostale storitvene dejavnosti. Ugoden geografski dejavnik je pretežno raven teren, mediteranska klima, ki omogoča, kolesarjenje praktično preko celega leta in dokaj strnjena pozidava, saj so poti, ki jih prebivalci opravljajo znotraj urbanega prostora, povprečno dolge 1 km, torej idealne za uporabo kolesa.

Primarni namen obravnavanega odseka kolesarske poti »**Kolesarska steza ob lokalni cesti LC 414041 Vrtojba – Križcijan**« je povezava gospodarskih poslovnih con s sosednjimi občinami, istočasno pa se z ukrepom dogradi kolesarska povezava Nova Gorica – Šempeter – Vrtojba – Bilje. Z izvedbo operacijo »**Kolesarska steza ob lokalni cesti LC 414041 Vrtojba – Križcijan**« bi se tako uredilo kolesarsko pot skladno s Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, **saj se povezuje stanovanjska območja v Biljah z gospodarsko-poslovnimi conami v Občini Šempeter - Vrtojba.**

Prijavljena investicija zajema gradnjo kolesarske poti, ki rešuje obstoječo problematiko manjkajoče kolesarske povezave, prometne varnosti in povezuje sosednjo občino Miren – Kostanjevica (naselje Bilje) s poslovno gospodarskimi conami v Občini Šempeter-Vrtojba. Celovita povezava se bo izvajala v več etapah, pri katerem prijavljeni ukrep predstavlja eno etapo.

3.4 Razlogi za investicijsko namero

Razlog za investicijsko namero izhaja iz obstoječega stanja. Na obravnavanem odseku namreč ni urejene varne kolesarske povezave. Temeljni razlog za investicijo je izboljšanje infrastrukturnih pogojev za kolesarje na obravnavanem odseku. Z izgradnjo nove kolesarske poti, bo izboljšana infrastruktura za kolesarje, kar pomeni neposredno spodbudo in omogočanje trajnostnih oblik mobilnosti, izboljšanje varnosti za kolesarje, zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in izboljšanje stanja okolja.

Projekt je skladen z osnovnimi izhodišči CPS Šempeter-Vrtojba in pomeni celovit pristop k prometnim izzivom in trajnostnim rešitvam na področju urejanja prometa, predvsem tistih, ki omogočajo lažje in varnejše pogoje za kolesarje ter izboljšujejo kakovost bivanja.

Izvedba projekta zasleduje cilje CPS Šempeter-Vrtojba in podpira ukrepe v okviru področja ukrepanja »kolesarjenje« CPS Šempeter-Vrtojba. Izvedba projekta omogoča doseganje ciljev Občine Šempeter-Vrtojba in bo pospešila socialni, družbeni, gospodarski in trajnostni razvoj občine.

4 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

4.1 Opredelitev razvojnih ciljev investicijskega projekta

Prometna politika vsake države ima pomembno vlogo pri njeni skupni politiki, saj omogoča delovanje in razvoj družbe kot celote. Dober prometni sistem posamezne države je eden od temeljnih pogojev za njeno učinkovito delovanje, ker omogoča izvajanje preostalih politik države in je hkrati glavni pogoj za gospodarski razvoj.

Koncept trajnostne mobilnosti predstavlja splošno sprejet in uveljavljen model za celostno upravljanje in načrtovanje mobilnosti. Model stremi k zagotavljanju učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, učinkoviti rabi energije, prostora, prevoznih sredstev in časa ter minimaliziranju okoljskih, družbenih in finančnih učinkov in bremen kot posledic prometa. Cilj koncepta trajnostne mobilnosti je omejevanje osebnega motornega prometa in porabe energije, pri čemer spodbujanje trajnostnih potovalnih načinov predstavlja osrednji sklop ukrepov in aktivnosti.

Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oziroma zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje. Kolesarjenje je ob hoji in uporabi javnega potniškega prometa eden osnovnih načinov trajnostne mobilnosti. Za njegovo uveljavljanje in spreminjanje potovalnih navad uporabnikov pa je ključnega pomena razvijanje (širjenje, posodabljanje) kolesarske infrastrukture in ostalih ureditev za kolesarje. Kolesarjenje in pešačenje imata pozitiven vpliv na javno zdravje zaradi zmanjševanja onesnaževanja zunanjega zraka in gibanja, saj krepi vzdržljivost ter dihalni in srčno-žilni sistem. Poleg tega prispevata k zmanjšanju števila potniških kilometrov in ogljičnega odtisa (povzeto po Strategiji razvoja prometa v RS do leta 2030).

Osnovni namen investicijskega projekta je zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje, kot pomembno obliko trajnostne mobilnosti. Izvedba investicijskega projekta bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanju trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost, kot alternative avtomobilskim prevozom. Posredni učinki investicije so še omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje. Skladno z OCPS Občine Šempeter - Vrtojba je ambicija občine povečati delež kolesarjev v prometu s 3 % v letu 2024, na 8 % v letu 2031.

Cilj investicijskega projekta je ureditev kolesarske steze na odseku lokalne ceste LC 414041 med Vrtojbo in Križcijanom v dolžini 940 m.

Splošni cilji investicijskega projekta so:

- zagotavljanje večje varnosti za vse udeležence v prometu,
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih,
- zagotavljanje pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje,
- povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih,

- povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev,
- spreminjanje potovalnih navad občanov,
- zmanjšanje prometnih zastojev,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za dnevno mobilnost,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje (hrup, emisije TPG),
- spodbujanje gibanja in pozitivni vpliv na zdravje prebivalcev,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav,
- izboljšanje kvalitete prostora in infrastrukturne opremljenosti občine, ki spodbuja trajnostni razvoj,
- izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev občine,
- skladen socialni, družbeni, okoljski, gospodarski in trajnostni razvoj.

Skladno s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji se v okviru specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo« za ukrep »infrastruktura za trajnostno mobilnost na lokalni ravni«, bo operacija prispevala k doseganju specifičnih kazalnikov učinka, ki so opredeljeni v spodnji tabeli.

Tabela 4.1: Specifični kazalniki učinka na ravni operacije

ID kazalnika	Specifičen kazalnik učinka na ravni posamezne operacije	Merska enota
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	940 m

Ciljno leto za doseganje opredeljenega specifičnega kazalnika učinka je leto 2027.

Za informiranje in komuniciranje z javnostjo bo poskrbela Občina Šempeter-Vrtojba. Investicijski projekt in pozitivni učinki projekta na razvoj trajnostne mobilnosti, zmanjšanje prometne obremenitve in škodljivih vplivov bodo ustrezno predstavljeni širši javnosti na internetni strani Občine Šempeter-Vrtojba. Operacija prispeva k družbeni spremembi (sprememba potovalnih navad in vključevanje pešačenja in kolesarjenja v dnevno mobilnost) in k dvigu družbene ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti v dnevnikih migracijah prebivalstva.

Primarni namen obravnavanega odseka kolesarske poti »Kolesarska steza ob lokalni cesti LC 414041 Vrtojba – Križcijan« je povezava gospodarskih poslovnih con s sosednjimi občinami, istočasno pa se z ukrepom dogradi kolesarska povezava Nova Gorica – Šempeter – Vrtojba – Bilje. Gre za celovito kolesarsko povezavo. Z izvedbo operacijo »Kolesarska steza ob lokalni cesti LC 414041 Vrtojba – Križcijan« bi se tako uredilo kolesarsko pot skladno s Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, saj se povezuje stanovanjska območja v Biljah z gospodarsko-poslovnimi conami v Občini Šempeter - Vrtojba.

Prijavljena investicija zajema gradnjo kolesarske poti, ki rešuje obstoječo problematiko manjkajoče kolesarske povezave, prometne varnosti in povezuje sosednjo občino Miren – Kostanjevica (naselje Bilje) s poslovno gospodarskimi

conami v Občini Šempeter-Vrtojba. Celovita povezava se bo izvajala v več etapah, pri katerem prijavljeni ukrep predstavlja eno etapo.

Območje občine je namreč zelo zanimivo z gospodarskega vidika. Tu poteka pomembno prometno vozlišče glavnih prometnih, tako cestnih kot železniških, povezav. Zaradi velikega števila podjetij se na območju občine sooča s prekomernim številom prometnih tokov zaradi dnevni migraciji, ki jih generirajo podjetja z delovnimi mesti (generatorji prometa).

V poslovni coni Vrtojba deluje Primorski tehnološki park, v katerem se nahajajo podjetja in izobraževalne ustanove, novo nakupovalno središče Lesnina, casino Drive-in, špedicijska in avtoprevozniška podjetja, carina RS,... itd. Nova gospodarsko - poslovna cona Vrtojba obsega površino v približni izmeri 29.000 m² (29ha). Ker območje cone v veliki meri je še nepozidano se v bodoče pričakuje, da se bo število podjetji in delovnih mest še povečalo pri tem pa se bo dodatno generiral promet. Ob obravnavani kolesarski povezavi se nahaja še gospodarska cona Brežine, v kateri delujejo največja podjetja (Male d.d., Intra lightning d.o.o. in bivši AB, še nepozidana in komunalno opremljena zemljišča, poslovna cona Lavžnik. Ob kolesarski povezava Nova Gorica – Šempeter – Vrtojba – Bilje, se nahaja tudi regijska bolnišnica.

Število delovnih mest v občini po SURS-u naj odraža naslednji podatek:

- Število delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu) 5.843.

Občina Šempeter-Vrtojba ima izmed občin v Sloveniji drugi najvišji indeks delovne migracije takoj za Trzinom. V letu 2023 je ta znašal 221,7, kar pomeni da je imela več kot 2 x toliko delovnih mest kot delovno aktivnih prebivalcev s stalnim prebivališčem v občini.

Občina Šempeter-Vrtojba ima dokaj razvito mrežo kolesarskih poti, ki jo še dograjuje skladno z izdelanim načrtom »Načrt omrežja kolesarskih povezav na območju Občine Šempeter – Vrtojba«. Pri tem poskuša primarno vzpostaviti kolesarske povezave na najpomembnejših dnevni migracijskih smereh, ki omogočajo povezanost stanovanjskih območij mesta in okoliških naselij in sosednjimi občinami, kot izhodišče potovanj z vsakodnevnimi cilji potovanj, kot so območja zaposlitev, izobraževalnih ustanov, športnih ustanov, nakupovalna središča in ostale storitvene dejavnosti. Ugoden geografski dejavnik je pretežno raven teren, mediteranska klima, ki omogoča, kolesarjenje praktično preko celega leta in dokaj strnjena pozidava, saj so poti, ki jih prebivalci opravljajo znotraj urbanega prostora, povprečno dolge 1 km, torej idealne za uporabo kolesa.

4.2 Preveritev usklajenosti investicijskega projekta s strategijami, politikami in razvojnimi programi

Investicijski projekt je usklajen z občinskimi razvojnimi potrebami, strategijami, politikami, dokumenti in programi. Investicijski projekt bo s potrditvijo DIIP vključen v Načrt razvojnih programov Občine Šempeter-Vrtojba.

Investicijski projekt bo sledil usmeritvam, ki jih določata Evropska unija ter Republika Slovenija, konkretizirane pa so v predpisih z nivoja Unije, države ter v regijskih in občinskih programskih dokumentih. Obravnavani investicijski projekt je skladen z:

- Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021 - 2027 v Sloveniji,
- Pobudo novi Bauhaus,
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS 2050),
- Strategijo razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030),
- Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030,
- Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),
- Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN),
- Posodobljenim celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije,
- Regionalnim razvojnim programom Severno Primorske (Goriške) razvojne regije 2021 – 2027,
- Celostno prometno strategijo Občine Šempeter-Vrtojba 2107 (CPS),
- Lokalnim energetske konceptom Občine Šempeter (LEK).

Projekt je usklajen s **Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021 - 2027 v Sloveniji**. Evropska kohezijska politika je glavna naložbena politika EU. Z njeno pomočjo smo v Sloveniji uresničili že številne projekte, ki so bistveno prispevali k hitrejšemu razvoju naše države. V obdobju hitrih sprememb, ki jih narekuje zelena in digitalni prehod, so za Slovenijo ključnega pomena ukrepi v smeri večje odpornosti gospodarstva in družbe, izkoriščanja novih priložnosti ter pospešitve prehoda v visoko produktivno, nizkoogljično in krožno gospodarstvo, s končnim ciljem kakovostnega življenja za vse. Ključni izzivi Slovenije, ki jih bomo naslovili s sredstvi evropske kohezijske politike, so:

- pospeševanje rasti produktivnosti,
- pospeševanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo,
- vključujoč družbeni razvoj in medgeneracijska solidarnost ter
- pravičen prehod na podnebno nevtralno in krožno gospodarstvo.

Slovenija bo v finančnem obdobju 2021-2027 zasledovala 6 ciljev politik in v tem okviru 10 prednostnih nalog. Cilji politik (CP) so:

- CP 1: Konkurenčnejša in pametnejša Evropa s spodbujanjem inovativne in pametne gospodarske preobrazbe ter regionalne povezanosti na področju IKT.
- CP 2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti.
- CP 3: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti.
- CP 4: Bolj socialna in vključujoča Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic.
- CP 5: Evropa, ki je bližje državljanom, in sicer s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja vseh vrst območij ter lokalnih pobud.
- CP 6: Evropa za pravičen prehod.

Projekt bo prispeval k doseganju ciljne politike 3, in sicer prednostne naloge 5: »Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti«, specifičnega cilja RSO3.2: »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti

podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Projekt je usklajen s **Pobudo novi evropski Bauhaus**, ki je osnova za zeleni prehod evropske družbe in ekonomije. Novi evropski Bauhaus je okoljski, gospodarski in kulturni projekt, katerega cilj je združiti zasnovano, trajnostno, vključenost, cenovno dostopnost in naložbe, da bi lažje uresničili evropski zeleni dogovor. Je poziv vsem državljanom Evropske unije, da skupaj oblikujejo trajnostno in vključujočo prihodnost na način transformacije vse segmentov družbe in ekonomije, še posebej grajenega okolja, s ciljem prispevati tako k podnebnim ciljem, kot vsakodnevni kvaliteti življenja posameznikov. Cilj pobude je na podlagi razprav oblikovati nove načine življenja na stičišču umetnosti, kulture, socialne vključenosti, znanosti in tehnologije. Obravnavana investicija uveljavlja temeljna načela novega evropskega Bauhauusa in izkazuje družbeni vpliv na:

- trajnost, od podnebnih ciljev do krožnosti, ničelnega onesnaževanja in biotske raznovrstnosti;
- estetiko, kakovost, izkušnje in slog, ki presegajo funkcionalnost;
- vključevanje, od vrednotenja raznolikosti do zagotavljanja dostopnosti.

Projekt upošteva horizontalna načela pobude NEB, in sicer:

- participativnost,
- povezovanje različnih ravni delovanja,
- transdisciplinarni pristop.

Projekt je usklajen s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050**, ki je temeljni strateški prostorski akt Republike Slovenije, ki na podlagi Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21 in 18/23 – ZDU-10; v nadaljnjem besedilu: zakon) in v povezavi s Strategijo razvoja Slovenije 2030 ter drugimi državnimi razvojnimi akti in razvojnimi cilji EU določa dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Strategija vsebuje vizijo prostorskega razvoja države, dolgoročne cilje in koncept prostorskega razvoja s prednostnimi nalogami ter usmeritve za doseganje ciljev.

Pomembno je zagotoviti pravično dostopnost storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena – pomembnejša družbena infrastruktura se glede na zahtevano raven opremljenosti središč policentričnega urbanega sistema določi v regionalnih prostorskih planih. Gospodarska javna in družbena infrastruktura so prostorske ureditve za izvajanje storitev splošnega pomena in splošnega gospodarskega pomena zlasti na področju zdravstva (na primarni, sekundarni in terciarni ravni), socialnega varstva (domovi za starejše, mobilne storitve za starejše), sodstva, izobraževanja (primarno, sekundarno, terciarno), varstva otrok (dnevno varstvo, vrtec), javne uprave (storitve), športa in rekreacije, varnosti (policija, vojska, zaščita in reševanje), kulture (knjižnice, gledališča, muzeji, galerije, arhivi), raziskav, prometa (ceste, železnice, pristanišča, letališča, medmestni in primestni promet, kolesarske in pešpoti), pošte, elektronskih komunikacij (fiksna in mobilna telefonija, širokopasovni internet), oddajanja (televizija, radio), energije (zagotavljanje elektrike, plina, toplote), oskrbe s pitno vodo, odvajanja in čiščenja komunalne in padavinske odpadne vode, zbiranja in obdelave in odlaganja odpadkov (tudi odlaganje odpadkov na odlagališčih in termična obdelava komunalnih odpadkov).

Strateški cilji strategije so:

- Cilj 1: Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralno družbo,
- Cilj 2: Doseči mednarodno konkurenčnost slovenskih mest,

- Cilj 3: Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih,
- Cilj 4: Okrepiti prostorsko identiteto,
- Cilj 5: Izboljšati odpornost in prilagodljivost prostora na spremembe.

Izvedba investicijskega projekta bo pripomogla k doseganju prvega strateškega cilja, v okviru katerega si prizadevamo za zmanjševanje potreb po dnevni mobilnosti in krajšanju transportnih poti ter tako prispevamo k blaženju podnebnih sprememb. Izvedba projekta bo pripomogla tudi k doseganju drugega strateškega cilja, ki med drugim govori tudi o usklajenem načrtovanju urbanega razvoja širših mestnih območij, zlasti na področjih stanovanj, opremljenosti in dostopnosti storitev, gospodarskih dejavnosti, trajnostne mobilnosti, kakovostne in zanesljive oskrbe s pitno vodo, energijo in drugimi viri ter zelenih sistemov. Izvedba projekta bo pripomogla tudi k doseganju tretjega strateškega cilja v okviru katerega gre za prizadevanja po krožnih načelih utemeljenemu upravljanju virov, ohranjanju zelenih površin in raščeni tal kot pomembnih blažilcev vplivov podnebnih sprememb, blaženju vplivov hrupa in preskrbo s svežim zrakom. Pri tem ima pomembno funkcijo izboljšanje trajnostne mobilnosti kot osnovnega koncept udobne, učinkovite, zdrave in okolju prijazne dostopnosti v mestih in drugih naseljih.

Projekt je usklajen s **Strategijo razvoja Slovenije 2030**. Strategija razvoja Slovenije 2030 pomeni krovni razvojni okvir, ki temelji na usmeritvah Vizije Slovenije 2050, razvojnem izhodišču in mednarodnih zavezah Slovenije ter trendih in izzivih na regionalni, nacionalni, evropski in globalni ravni. Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030 je zagotoviti kakovostno življenje za vse. Uresničiti ga je mogoče z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe. Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

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

Strateške usmeritve strategije se bo uresničevalo z delovanjem na različnih medsebojno povezanih in soodvisnih področjih, ki so zaokrožena v dvanajstih razvojnih ciljnih strategije. Demografski trendi, tehnološki razvoj, digitalizacija, naraščajoči pritiski na okolje ter drugi globalni trendi zahtevajo stalno pridobivanje znanj in spretnosti za življenje skozi celotni življenjski cikel. Zato je pomembno, da učenje za in skozi vse življenje zajame čim širšo populacijo, pri čemer sta ključni kakovost in dostopnost, s posebno skrbjo za prikrajšane skupine. Učinkovit in kakovosten izobraževalni sistem, katerega namen je priprava posameznika na uspešno delo, kakovostno življenje in sodelovanje v družbi, je osnovni pogoj za konkurenčno gospodarstvo in družbeno blaginjo. Investicijski projekt je usklajen predvsem z razvojnim ciljem *3: Dostojno življenje za vse*, ki med drugim govori o izboljšanju kakovosti bivalnega okolja, zagotavljanju dostopnosti do primernih stanovanj za vse generacije ter z omogočanjem prometne povezanosti.

Projekt je usklajen s **Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**. S prostorsko-razvojnega vidika Slovenije so osnovni cilji razvoja prometne infrastrukture, da prebivalcem in gospodarstvu omogoča dostopnost do funkcij (delovnih mest, storitev) in podpira razvoj gospodarskih dejavnosti, hkrati pa zagotavlja dostopnost oziroma povezanost urbanih središč ter funkcionalnih in obmejnih regij v mednarodnem prostoru. Zato je treba prometno omrežje razvijati kot celovit sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa. Izvedba projekta bo prispevala k uresničevanju naslednjih ciljev prometne politike iz strategije:

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

Projekt je usklajen z **Resolucijo o prometni politiki RS**, ki opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Resolucija vizije mobilnosti prebivalstva med drugim navaja: "*Kolesar je enakovreden udeleženev 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*".

Projekt je usklajen z **Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju** (Uradni list RS št. 130/22). Zakon postavlja splošen pravni okvir za načrtovanje in upravljanje trajnostne mobilnosti na državni in lokalni ravni. Celostno prometno načrtovanje se izvaja s celostnimi prometnimi strategijami, s katerimi se določijo usmeritve glede razvoja prometa. Na podlagi tega dokumenta občina načrtuje in izvaja razvojne projekte in ukrepe, pri čemer se prednostno zagotavlja boljši izkoristek obstoječe prometne infrastrukture in ukrepov upravljanja prometa pred vlaganji v nove infrastrukturne zmogljivosti. Učinkovito upravljanje prometa ima pri primerljivih stroških v primeru povečevanja prometa prednost pred zagotavljanjem novih infrastrukturnih zmogljivosti. Zakon poudarja pomen celostnega pristopa k načrtovanju prometa, ki vse vrste prometa medsebojno uravnoteži in poveže v učinkovit trajnostni prometni sistem. S tem poudarja tudi pomen intermodalnosti.

Kolesarjenje je opredeljeno kot način aktivne mobilnosti. Za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje občine načrtujejo razvoj sklenjene mreže površin za pešce in kolesarje, pri čemer jo skušajo, kadar je to primerno in mogoče, umestiti ločeno od glavnih koridorjev, ki so namenjeni motornemu prometu. Infrastruktura za hojo in kolesarjenje se prednostno razvija in povezuje v smeri velikih generatorjev prometa, vzgojno-izobraževalnih ustanov, rekreacijskih območij, območij večje poselitvene gostote in potniških vozlišč.

Projekt je usklajen s **Posodobljenim celovitim nacionalnim energetskeim in podnebnim načrtom Republike Slovenije**. Ključni cilji NEPN so:

- prispevati k doseganju neto ničelnih emisij TGP na ravni EU do leta 2050, kar je izhodišče za načrtovanje ciljev, politik in potrebnih ukrepov do leta 2030,
- zmanjšati skupne emisije TGP za vsaj 55 % do leta 2033 (in od 35 % do 45 % do leta 2030, glede na obseg zmanjšanja delovanja Termoelektrarne Šoštanj) glede na leto 2005,
- zmanjšati emisije TGP do leta 2030 za več, kot Sloveniji določa Uredba o delitvi bremen, to je vsaj za 28 % glede na leto 2005, z doseganjem sektorskih ciljev:

- **promet: –1 %,**
- široka raba: –69 %,
- kmetijstvo: 50 –2,8 %,
- ravnanje z odpadki: –65 %,
- industrija:* –40 %,
- energetika:* –35 %,
 - * Samo del sektorja, ki ni vključen v sistem trgovanja z emisijami.
- zagotavljanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo s spodbujanjem trajnostne potrošnje in proizvodnje,
- doseči vsaj 33-odstotni delež OVE v končni rabi energije do leta 2030 in
 - vsaj 55-odstotni delež rabe energije v stavbah iz OVE,
 - vsaj 30-odstotni delež OVE (vključno z odvečno toploto) v industriji,
 - vsaj 2 do 3-odstotno letno povečanje deleža OVE ter odvečne toplote in hlada v sistemih daljinskega ogrevanja in hlajenja in do leta 2030 vsaj 25 do 40 odstotni delež te proizvodnje,
 - vsaj 55-odstotni delež OVE pri proizvodnji električne energije, o vsaj 45-odstotni delež OVE pri ogrevanju in hlajenju,
 - vsaj 26-odstotni delež OVE v prometu,
 - pospešeno umeščanje obnovljivih virov energije v prostor,
- pospešena solarizacija streh v javnem sektorju,
- razogljičenje proizvodnje EE – postopno opuščanje rabe premoga: prenehanje obratovanja premogovnih enot najpozneje do leta 2033 po načelih pravičnega prehoda,
- postopno razogljičenje sektorjev energijsko intenzivne industrije, ki jih je težko razogljičiti (angl. hard to abate sectors): zagotovitev finančnih spodbud za prestrukturiranje proizvodnih procesov z uvajanjem zelenih tehnologij, obnovljivih in nizkoogljičnih plinov, vključno z vodikom, in zelenih goriv ter s tehnologijami za zajem, transport in uporabo CO₂,
- večja vlaganja v človeške vire in nova znanja, potrebna za prehod v podnebno nevtralno družbo in za zmanjšanje izvedbenega primanjkljaja,
- z ukrepi NEPN prispevati k zmanjšanju emisij onesnaževal zraka.

Pri reševanju prometne problematike, ki prispeva kar polovico emisij TGP ESR, sta ključnega pomena pravilno in učinkovito oblikovanje in izvedba ustreznih ukrepov, ki bodo vplivali na emisije TGP. V prvem koraku mora Slovenija zaradi nenehne rasti cestnega (tovornega in potniškega) prometa posebno pozornost nameniti železniškemu prometu in ukrepom trajnostne mobilnosti. S tem bo zmanjšala ogljični odtis v prometnem sektorju in razbremenila gosti promet, ki postaja nevzdržen za slovenske ceste. Za izvajanje tega cilja bomo nadgradili obstoječo železniško infrastrukturo, razvijali kolesarsko in peš infrastrukturo, razvijali integralni javni promet, spodbujali trajnostne oblike prevoza, izboljšali povezanost prostorskega in prometnega načrtovanja ter razvijali podporno okolje za večjo učinkovitost in rabo alternativnih goriv v prometu. Ključno je tudi obvladovanje rasti potniškega in tovornega prometa ter usmerjanje prometnih tokov na alternativne transportne načine, kar bo v določeni meri doseženo tudi z ukrepi, ki zmanjšujejo privlačnost prevoza z avtomobili. Cilj je, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom in bistveno poveča delež potovanj peš, s kolesom ali javnim potniškim prevozom.

Tabela 4.2: Ukrepi za povečanje deleža poti z aktivno mobilnostjo, (Vir: NEPN)

ID	IME IN OPIS INSTRUMENTA	ROK	CILJNE VREDNOSTI
M25.1	Izboljšanje kolesarske infrastrukture	kontinuirano od 2024	Delež vseh poti, opravljenih s kolesom, se s 5,3% v letu 2021 poveča na 8 % . Delež vseh poti, opravljenih s kolesom v mestnih občinah, se poveča na 12 %.
M25.2	Spodbujanje aktivne mobilnosti	2025	15 % poti na delo, opravljenih peš ali s kolesom (11 % leta 2021) .

Izvedba projekta je usklajena z NEPN, in bo prispevala k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevni migracijah prebivalstva ter zmanjšanju emisij TGP.

Projekt je usklajen z **Regionalnim razvojnim programom Severno Primorske (Goriške) regije 2021 – 2027**. Ključni strateški razvojni cilj regije je povečati razvitost regije v primerjavi z regijami KRZS, razvojno dohitevati evropske in obmejne italijanske regije. Razvojne prioritete regije opredeljene v RRP so:

- Regija za ljudi,
- Bolj pametna regija,
- Bolj zelena regija,
- Bolj povezana regija,
- Učinkovito upravljanje razvoja regije.

Projekt je skladen z razvojno prioriteto »Bolj povezana regija«. Cilj prioritete je izboljšati dostopnost regije in zagotoviti večjo povezanost znotraj regije in odprtost navzven, v čezmejni in evropski prostor ter hkrati okrepiti trajnostno naravnost, uvajati nove pametne rešitve za upravljanje prometa in inovativne rešitve, ki bodo prispevale k boljši mobilnosti ter zeleni rasti. Izvedba investicijskega projekta podpira ukrep 5.4.3 »Uvajanje novih storitev, povezanega načrtovanja in upravljanja prometa ter krepitve trajnostne mobilnosti«.

Projekt je usklajen s **Celostno prometno strategijo Občine Šempeter-Vrtojba**. CPS je strateški dokument, ki predstavlja osnovo za trajnostno načrtovanje prometa in reševanje vseh s prometom povezanih izzivov. Največji izziv trajnostne mobilnosti je zagotovo prevladujoča uporaba avtomobila. Nova občinska celostna strategija naslavlja ravno te izzive: kako obstoječo prometno infrastrukturo prilagoditi, da bo bolj privlačna in predvsem varnejša za pešce in kolesarje, kako javni potniški promet s kakovostnejšo storitvijo približati potencialnim uporabnikom, zlasti pa smiselno upravljati in omejevati motorni promet.

Strateški cilji strategije predstavljajo ključne usmeritve, s katerimi se uresničuje vizija trajnostnega razvoja prometa. Njihova vloga je zagotavljanje usklajenega in celovitega pristopa k načrtovanju prometnega sistema, ki temelji na trajnostni mobilnosti. Osredotočeni so na izboljšanje kakovosti življenja ter podporo gospodarskemu in družbenemu razvoju. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni. Vsakemu cilju je bila glede na stanje in potrebe v občini Šempeter - Vrtojba opredeljena ciljna vrednost. Cilji so razvrščeni po pomembnosti:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (povečati obseg uporabe hoje na glavnih prometnicah v občini z 9 % v letu 2024 na 12 % v letu 2031).
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih s 26 % v letu 2024 na 35 % v letu 2031).

- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo peš s 23 % v letu 2024 na 33 % v letu 2031).
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (povečati delež uporabe javnega prevoza na glavnih prometnicah v občini z 19 % leta 2024 na 25 % v letu 2031).
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti (povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo s kolesom z 8 % v letu 2024 na 12 % v letu 2031).
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (povečati delež uporabe kolesa na glavnih prometnicah v občini s 3 % v letu 2024 na 8 % v letu 2031).
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (zmanjšati delež uporabe avtomobilov (število potnikov v osebnih vozilih – avtomobili in kombiji) na glavnih prometnicah v občini s 66 % leta 2024 na 50 % leta 2031).

Vizija Občinske celostne prometne strategije Občine Šempeter - Vrtojba predstavlja dolgoročno usmeritev razvoja prometnega sistema, ki odraža zeleno stanje mobilnosti v prostoru. CPS predvideva 5 področij ukrepanja:

- celostno prometno načrtovanje,
- hoja,
- kolesarjenje,
- javni potniški promet,
- motorni promet.

Tabela 4.3: Nabor ukrepov - kolesarjenje, (Vir: CPS OŠV)

	Nabor ukrepov
K1	Izvedba in označitev varnejših površin za kolesarjenje s horizontalno signalizacijo
K2	Priprava študije za določitev ustreznih lokacij za prečne povezave preko železnice, obvoznice in hitre ceste
K3	Izvedba manjkajočih povezav med obstoječimi površinami za kolesarje v celovito omrežje, vključno s povezavo v Italijo
K4	Izvedba dodatnih postajališč sistema za izposojlo koles GO2GO
K5	Vzpostavitev varnih površin za kolesarje v naseljih z omejitvijo 30 km/h za motorni promet
K6	Redno vzdrževanje površin za kolesarje

Tabela 4.4: Akcijski načrt nabor ukrepov - kolesarjenje, (Vir: CPS OŠV)

	Ukrep	Ocena stroška/leto	Zahtevnost	Odgovornost	Obdobje	Skupna vrednost
K1	Izvedba in označitev varnejših površin za kolesarjenje s horizontalno signalizacijo	5.000,00 €	srednja	OŠV	2025-2032	40.000,00 €
K2	Priprava študije za določitev ustreznih lokacij za prečne povezave preko železnice, obvoznice in hitre ceste	10.000,00 €	visoka	OŠV	2025-2026	20.000,00 €
K3	Izvedba manjkajočih povezav med obstoječimi površinami za kolesarje v celovito omrežje, vključno s povezavo v Italijo	50.000,00 €	visoka	OŠV	2026-2032	1.435.000,00 €
K4	Izvedba dodatnih postajališč sistema za izposojlo koles GO2GO	25.000,00 €	srednja	OŠV-zunanji izvajalec	2025, 2029	50.000,00 €
K5	Vzpostavitev varnih površin za kolesarje v naseljih z omejitvijo 30 km/h za motorni promet	10.000,00 €	nizka	OŠV	2025-2029	70.000,00 €
K6	Redno vzdrževanje površin za kolesarje*	1.400.000,00 €	srednja	OŠV	2029-2029	9.800.000,00 €

*strošek vzdrževanja celotne cestne infrastrukture

Predmetna investicija je usklajena s področjem ukrepanja »Kolesarjenje« in podpira ukrepe za doseg ciljev s tega področja ukrepanja.

Projekt je usklajen z **Lokalnim energetskega konceptom Občine Šempeter-Vrtojba (LEK)**. V LEK-u je v okviru ukrepov na področju prometa predvidena postopna dograditev

kolesarskega omrežja, ki bo povezano s sosednimi občinami. Z izvedbo projekta bo urejena kolesarska povezava, proti občinama Miren-Kostanjevica in Renče -Vogrsko. Izvedba projekta bo spodbujala kolesarjenje, posledično pa bodo zaradi manjše rabe osebnih vozil manjši izpusti TGP v okolje.

Iz navedenega izhaja, da je investicijski projekt usklajen z občinskimi, regionalnimi, državnimi ter EU strateškimi razvojnimi cilji, strategijami, politikami in programi.

5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

5.1 Opredelitev tržnih možnosti investicijskega projekta

Tržna raziskava je analiza trenutnega stanja na trgu, ki omogoča pregled, prenovno ter sintezo spoznanj o trgu, ki je predmet raziskave. Gre za preveritev tržnega okolja, dobaviteljev, posrednikov, odjemalcev, konkurence in drugih javnosti, njihovih značilnosti in zakonitosti. Na podlagi zbranih podatkov ugotovimo, kakšne so sploh možnosti in pogoji trženja na tem trgu. Analiza tržnih možnosti predstavlja pomoč pri odločanju in pridobivanju informacij za zmanjšanje tveganja pri sprejemu poslovnih odločitev investitorja ter razvija nove ideje, ki so potrebne za ohranjanje konkurenčnosti na trgu. Na tržne možnosti investicijskega projekta vplivajo velikost trga, moč konkurence, potencialna rast trga ter predvidevanje sprememb na trgu.

Klasična tržna analiza, ki se izvede za tržno usmerjene investicije, ni smiselna, saj obravnavana investicija v ureditev kolesarske poti ob lokalni cesti Vrtojba - Križcijan ne prinaša finančnih koristi. Obravnavani projekt neposredno ni namenjen trženju oziroma nima tržne komponente, saj zgrajena infrastruktura ne bodo predmet trženja. Gre za operacijo neprofitnega sektorja, ki v prihodnosti ne bo prinašala finančnih koristi, kar pomeni, da ne bo ustvarjala presežka prihodkov od prodaje blaga in storitev. Izvedba investicijskega projekta tudi ni finančno upravičena, saj se investicijski projekt v svoji življenjski dobi ne povrne. Zaradi navedenega investicijski projekt obravnavamo kot neprofitno naložbo v javno infrastrukturo.

5.2 Analiza ciljnega trga

Investicijski projekt je namenjen zagotovitvi ustrezne infrastrukture za kolesarje na obravnavanem odseku. Z izvedbo investicijskega projekta se bodo izboljšale kolesarske povezave v občini. Investicijski projekt je namenjen vsem prebivalcem in obiskovalcem občine ter tudi prebivalcem sosednje občine, ki bodo kolesarsko infrastrukturo koristili za vsakodnevna potovanja s kolesom v službo in drugih opravkih.

5.3 Mrežni učinek investicijskega projekta

Mrežni učinek investicijskega projekta ne obstaja, saj zgrajena infrastruktura ne bo uporabljena drugje.

6 PREDSTAVITEV UPOŠTEVANIH VARIANT

V skladu z navodili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), je potrebno vsebino investicijskih projektov obravnavati variantno.

Za obravnavani investicijski projekt sta bili v presojo vključeni sledeči varianti:

1.	VARIANTA 0	Izhodiščna varianta ali varianta brez investicije - ohranitev obstoječega stanja.
2.	VARIANTA 1	Izvedba investicijskega projekta – ureditev kolesarske steze do Križcijana.

6.1 Varianta 0: Izhodiščna varianta ali varianta »brez investicije«

Varianta "brez investicije« bi pomenila ohranitev obstoječega stanja, kar pomeni, da se predvidena infrastruktura ne zgradi oz. obnovi. Problematika pomanjkljivih kolesarskih povezav ostaja tako nerešena. Cilji projekta tako ne bodo izpolnjeni. Takšna odločitev bi bila v neskladju z razvojnimi strategijami in cilji občine, države in EU. V kolikor investicije ne bi izvedli, bi investitor sicer privarčeval določena investicijska sredstva, ki bi jih lahko porabil za druge namene, vendar to ne more odtehtati vseh slabosti te variante. Glede na navedeno ocenjujemo varianto »brez« investicije kot neprimerno oziroma nesprejemljivo.

6.2 Varianta 1: Varianta »z investicijo«

Varianta »z investicijo« predvideva ureditev kolesarske poti na odseku lokalne ceste LC 414041 med Vrtojbo in Križcijanom v dolžini 940 m. S tem se bo prispevalo k izboljšanju pogojev za izvajanje trajnostne mobilnosti v občini, zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, večji telesni aktivnosti prebivalcev in izboljšanju kakovosti življenja v mestu. Varianta »z investicijo« sicer zahteva angažiranje velikih finančnih sredstev za izvedbo investicijskega projekta, vendar ta odtehtajo pozitivne učinke, ki jih izvedba investicijskega projekta prinese v ožje in širše okolje. Varianta »z investicijo« je tako v skladu z razvojnimi cilji občine ter razvojnimi strategijami in cilji države in EU.

6.3 Izbor optimalne variante

Po primerjavi variant »brez investicije« in »z investicijo« lahko zaključimo, da le izpeljava variante »z investicijo« omogoča doseganje zastavljenih splošnih in specifičnih ciljev. Primerjava variant pokaže, da je varianta »z investicijo« razvojno bolj smiselna, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno-ekonomske koristi, kar upravičuje vlaganja finančnih sredstev. Hkrati pa izvedba variante »z investicijo« uresničuje cilje razvojnih strategij in politik na ravni podjetja, občinski, državni in EU ravni ter izpolnjuje vse zakonske zahteve.

Varianta »z investicijo« je boljša od variante »brez investicije«, saj je glede na trende in glede na potrebe investitorja veliko bolj sprejemljiva. Varianta »z investicijo« omogoča uresničevanje

strateških ciljev občine, regije, države in EU in je tako bolj usklajena s strategijami in cilji kot varianta »brez« investicije. Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je izvedba investicijskega projekta pod varianto »z investicijo« nujno potrebna oziroma, da varianta »brez investicije« ne rešuje problema na dolgoročno vzdržen način ter dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi z investicijskimi stroški predvidenimi v varianti »z investicijo«.

Glede na vse ugotovitve, se je za najprimernejšo, optimalno varianto izkazala varianta »z investicijo«. Varianta »brez investicije« pa je prepoznana kot neprimerna oz. neustrezna.

Zaradi navedenega v nadaljevanju tega dokumenta obravnavamo in podrobneje predstavljamo varianto »z investicijo«, saj je optimalnejša z ekonomskega, družbenega in okoljskega vidika kot varianta »brez investicije«.

7 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE TER OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

7.1 Vrsta investicijskega projekta

Investicija zajema ureditev kolesarske na odseku lokalne ceste LC 414041 med Vrtojbo in Križčjanom v dolžini 940 m. Predvideni posegi se bodo izvajali v sklopu vzdrževalnih del v javno korist v varovalnem pasu lokalne ceste, skladno z 18. členom Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15, 10/18 in 123/21 – ZPrCP-F. Za predmetno investicijo ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja.

Investicija prispeva k realizaciji PEKP na ravni specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo« za ukrep »infrastruktura za trajnostno mobilnost na lokalni ravni«.

7.2 Tehnično tehnološke rešitve v okviru operacije

Predmet idejnega načrta je izvedba kolesarske povezave na relaciji Vrtojba – Križčjan v dolžini 940 m. Predvidena ureditev površine za kolesarje predstavlja kolesarsko pot, ki povezuje naselje Vrtojba z obstoječimi kolesarskimi potmi vzdolž državne ceste R3-615 Volčja Draga – Miren.

Ker poteka cesta izven naselja s hitrostjo vožnje 90 km/h, je za zagotovitev prometne varnosti potrebno upoštevati varnostni odmik kolesarske steze od roba obstoječe ceste. Potrebni varnostni odmik znaša za tako hitrost 1.50 m.

S tem, ko na en rob obstoječe ceste postavimo nove dodatne elemente, je potrebno urediti tudi obstoječe odvodnjavanje lokalne ceste. Predvidena kolesarska steza posega neposredno v področje obstoječih odprtih zemeljskih jarkov. S postavitvijo kolesarske steze na razdaljo 1.50m od roba obstoječe ceste se ukine obstoječi zemeljski jarek. Nadomestiti ga je potrebno s vzdolžno cestno kanalizacijo, ki služi ovajanju meteorne vode z vozišča in površine kolesarske steze. Predvidena je vgradnja drenažno kanalizacijskih cevi, ki poleg odvajanja površinskih voda služijo tudi zajemanju zalednih vod, ki pronicajo iz območja bližnjih sadovnjakov

V začetnem delu trase se predvidena kolesarska steza naveže na že izvedeni pločnik ob obstoječem prometnem otoku. Vzporedno s potekom obstoječega prehoda za pešce se označi tudi prehod za kolesarje, ki kolesarjem iz smeri Mirna omogočajo prehod preko vozišča lokalne ceste in vključitev v prometni tok na vozišču. Obstoječi pločnik ob levem robu lokalne ceste je izveden v dovolj veliki širini, da je mogoča označba ločenih površin za kolesarje in ločenih površin za pešce. Za vključevanje kolesarjev v prometni tok na vozišču se označi območje vključevanja. Na vozišču lokalne ceste se obeležijo piktogrami 5607, ki označuje, da je prometni pas namenjen mešanemu prometu motornih vozil in kolesarjev. Zaključek kolesarske steze se označi s prometnim znakom 2314.

Iz smeri Vrtojbe se kolesarje iz skupnega prometnega toka na vozišču lokalne ceste usmeri na ločeno mešano površino za souporabo kolesarjev in pešcev. Površina za kolesarje se prične s kolesarskim preходом preko priključne ceste na avtobusno obračališče. V nadaljevanju je obeležena ločena površina za kolesarje in ločena površina za pešce do prehoda za pešce. V nadaljevanju pa se označi le dvosmerna površina za kolesarje. Ta površina je označena s prometnim znakom 2309 z dopolnilno tablo 424-1, ki označuje dvosmerno kolesarsko stezo.

Iz smeri Mirna proti Vrtojbi se kolesarji vodijo preko kolesarskega prehoda preko lokalne ceste na drugo stran, kjer se izvede vključitev kolesarjev v skupni prometni tok na vozišču. Kolesarski prehod se izvede vzporedno z obstoječim preходом za pešce preko obstoječega prometnega otoka. Tu so že izvedeni pogreznjeni robniki na prehodu v potrebni dolžini. Na predvidenem priključku kolesarske steze na vozišču lokalne ceste se podaljša obstoječe pogreznjene robnike tako, da so ti izvedeni na celotne dolžini priključka. Krajši pas dvignjenih robnikov se poruši, vgradi pogreznjene robnike in poškodovano vozišče pokrpa z asfaltno utrditvijo.

Ker je kolesarska površina dvosmerna sta obe smeri vožnje ločeni s kratko prekinjeno ločilno črto.

Kolesarska površina poteka vzporedno s potekom lokalne ceste. Vzdolž desnega roba lokalne ceste se postavi dvignjeni betonski robnik, ki sega 12 cm nad predvideni asfalt lokalne ceste. Ker so obstoječi nakloni asfaltne ceste dokaj neenakomerni, je bilo potrebno postavitve robnika predvideti tako, da bo njegov potek zvezen. Zaradi tega je bilo po večini potrebno posegati skoraj do polovice vozišča lokalne ceste. Za vgradnjo robnika se zareže in poruši pas obstoječega asfalta v širini cca 50 cm. Ostali vozni pas lokalne ceste se po potrebi rezka in kasneje izvede preplastitev polovice vozišča lokalne ceste.

Robnik se v začetnem delu lokalne ceste naveže na obstoječe robnike prometnega otoka, v zaključnem delu pa na obstoječe robnike na priključnem kraku krožišča.

Izza robnika je urejena humuzirana zelenica v širini 1.50 m. Ta površina služi kot varovalni pas, saj poteka kolesarska površina izven naselja z računsko hitrostjo 90 km/h. Zelenica se zaključí s pogreznjenim robnikom 8/20 cm, ki omejuje asfaltno površino. Le ta se tudi na nasprotni strani zaključí s pogreznjenim robnikom 8/20 cm. Izza robnika se izvede zatravljena berma širine 30 cm, ki se nadaljuje v humuzirano brežino. Brežina sega do obstoječega terena. Ker poteka kolesarska površina niveletno vzporedno z obstoječo lokalno cesto, so predvidene brežine nizke. Po večini poteka površina za kolesarje v nizkem nasipu nad obstoječim terenom.

Vzdolž površine za kolesarje so po celotni desni strani urejeni obstoječi sadovnjaki, ki so proti lokalni cesti omejeni z varovalno mrežno ograjo višine cca 2.0 m. Ograje je v zelo slabem stanju, deloma porušena. Zaradi predvidenega posega je potrebno ograjo po celotni dolžini odstraniti. Predvidi se postavitve nove varovalne ograje iz mrežnega pletiva višine 2.00 m. Ograjo se postavi na jeklene stebričke, ki se razmestijo na medsebojno razdaljo 2.50 m. Stebrički so vgrajeni v betonske točkovne temelje dimenzije 30x30x30 cm.

Na mestih predvidenega priključka na lokalno cesto se dvignjeni betonski robnik vzdolž ceste pogrezne na višino asfalta lokalne ceste na dolžini cca 3.50m. Prehod se izvede na dolžini 1.00 m na obeh straneh priključka. Površina priključevanja v območju zelenice se asfaltira.

Priključek izza kolesarske površine se izvede z makadamsko utrditvijo v dimenzijah 3.50x3.00 m.

Na treh mestih se predvidi izvedba počivališča. Površina počivališča se omeji s pogreznjenimi robniki dimenzije 8/20 cm. Površina se utrdi z vgradnjo polnih betonskih tlakovcev na tamponski in peščeni podlagi. Na vsakem počivališču se predvidi postavitve dveh parkovnih klopi z naslonjalom, dveh držal za kolesa in koša za odpadke. Ob počivališču se zasadi drevesne sadike, ki bodo osenčile območje počivališča.

V zaključnem delu se kolesarska površina naveže na že izvedeno asfaltno površino ob desnem robu priključnega kraka v krožišču. Za navezavo je potrebno krajši del obstoječega asfalta porušiti za priključitev novo predvidene vodovodne cevi na obstoječi vodovod v območju krožišča. Prav tako je potrebno porušiti krajši odsek betonskih kanalet, ki potekajo ob robu obstoječe mešane površine za kolesarje in pešce v krožišču. Nove betonske kanalete se vgradi vzporedno s potekom zunanjega roba kolesarske steze.

Z izgradnjo nove kolesarske površine se posega v obstoječe odvodnjavanje lokalne ceste. Le to je sedaj urejeno z obojestranskimi odprtimi jarki, ki od sredine odseka vodijo proti naselju Vrtojba in iztoku v Vrtojbo na severno stran in proti krožišču ter priključevanju na obstoječo meteorno kanalizacijo na južno stran. Z izvedbo nove kolesarske površine se odstrani obstoječi odprti zemeljski jarek na desni strani lokalne ceste. Nadomesti se ga z vgradnjo drenažno kanalizacijskih cevi. Nova kanalizacija poteka od sredine odseka na severno in južno stran. Na severni strani se priključi na obstoječo meteorno kanalizacijo na levem robu lokalne ceste.

Na južni strani pa se kanalizacija vodi preko lokalne ceste v obstoječi odprti zemeljski jarek, ki poteka po levi strani ceste proti območju krožišča. Jarek se seveda na novo uredi tako, da se v dno obstoječega jarka vgradi betonska segmentna kanaleta. Predvidena betonska kanaleta se navezuje na že izvedeno betonsko kanaleto v krožišču. Vgrajena kanaleta ima širino dna 30 cm, širino na gornjem robu 60 cm in višino 25 cm. Nad kanaleto se izvedejo humuzirane brežine v naklonu 2:3. Vse brežine se humuzirajo in zatravijo.

Na levi strani priključnega kraka v krožišču je potrebno ukiniti obstoječi priključek kolesarjev v prometni tok na lokalno cesto. Za ukinitvev prehoda kolesarjev na vozni pas se vgradi dvignjeni betonski robnik, ki se priključi na obstoječi robnik. Za vgradnjo robnika se obstoječi asfalt zareže in poruši. Po končani vgradnji robnika se porušeni del voznega pasu pokrpa z asfaltno utrditvijo. Kolesarje se vodi preko obstoječega kolesarskega prehoda na mešano površino, ki poteka po desni strani lokalne ceste. Tu se kolesar lahko odloči za zavijanje desno proti Vrtojbi, oziroma levo proti Mirnu.

Pri izvedbi navezave nove kolesarske površine na obstoječo ureditev krožišča je potrebna prestavitev prve svetilke cestne razsvetljave ob priključnem kraku lokalne ceste. Svetilka, ki je sedaj na robu lokalne ceste bi se nahajala v predvideni površini za kolesarje, zato jo je potrebno prestaviti v območje zelenice. Prestavite se izvede tako, da je kandelaber ceste svetilke lociran na razdalji minimalno 30 cm od pogreznjenega robnika kolesarske steze. Izvede se nov betonski temelj dimenzije 1.0x1.0 m globine 1.5 m in sprememba poteka kabelske kanalizacije na dolžini cca 10.0 m.

Vzdolž celotne dolžine nove površine za kolesarje se obnovi obstoječi vodovod. Le ta je izveden z azbestno cementnimi cevmi. Nov vodovod se prestavi tako, da poteka v območju kolesarske površine. Pri tem je potrebno posebno pozornost posvetiti poteku obstoječega TK podzemnega kabla. Pri izvedbi izkopov je potrebno predhodno zakoličiti potek TK kablovoda. Izkop jarkov vodovoda in kanalizacije je potrebno vršiti izjemno skrbno in pazljivo, da ne bi prišlo do poškodb obstoječih TK vodov. Vsi posegi v območju obstoječega TK podzemnega voda se izvajajo ob nadzoru upravljalca TK naprav.

7.2.1 Dimenzioniranje zgornjega ustroja

Predvidena površina za kolesarje poteka po območju obstoječega odprtega zemeljskega jarka. Predvidena je izvedba izkopa humusa in ostalih nenosilnih zemeljskih plasti. Prav tako se vzdolž celotne dolžine trase izvede izkop in vgradnja vodovoda. Po končani vgradnji vodovoda se jarek zasuje s tamponskim materialom. Izvede se predviden plitvi izkop jarka z vgradnjo drenažno kanalizacijske cevi, ki se zasuje z enozrnatim drenažnim materialom. Po končani vgradnji komunalnih vodov in zasipu jarkov se izvede zgornji ustroj površine za kolesarje. Izbran je naslednji zgornji ustroj:

Asfaltni beton AC 8 surf B 70/100 A5	4,0 cm
Tamponski drobljenec 0/45 mm	20,0 cm
Kamnita greda 0/100mm	35,0 cm

Na območju lokalne ceste kjer se izvede rušenje obstoječega asfalta za postavitve betonskih robnikov se predvidi naslednji zgornji ustroj:

Asfaltni beton AC 8 surf B 70/100 A3	3,0 cm
Bitumenski beton AC 22 base B50/70 A3	6,0 cm
Tamponski drobljenec 0/45 mm	min 25,0 cm

Na območju preplastitve lokalne ceste se predvidi naslednji ustroj:

Asfaltni beton AC 8 surf B 70/100 A3	3,0 cm
Bitumenski beton AC 22 base B50/70 A	povprečno 5,0 cm
Prebrizg z bitumensko emulzijo	

Pred nasipavanjem nevezanih kamnitih plasti zgornjega ustroja je potrebno odstraniti plast humusa in pripraviti zemeljski planum, ki se ga splanira in zavalja. Potrebna nosilnost na pripravljenem planumu zgornjega ustroja pod asfaltnimi površinami $E_{v2}=80 \text{ MN/m}^2$. Za dosego predvidene nosilnosti planuma zgornjega ustroja je predvidena nosilnost na zemeljskem planumu $E_{v2}=20 \text{ MN/m}^2$.

Na lokalni cesti se na predvidenih lokacijah izvede zarezovanje in rušenje obstoječega asfalta. Na delu kjer je predvidena preplastitev lokalne ceste se po potrebi izvede rezkanje obstoječih asfaltnih plasti v debelini do 5.0 cm. Na območju predvidene preplastitve se izvede prebrizg obstoječega asfalta z bitumensko emulzijo.

7.2.2 Opis konstrukcijskih elementov

Preddela in rušitvena dela: V preddelih je zajeta ureditev gradbišča z zakoličbo prečnih profilov in osi, zarezovanje asfalta in rezkanje asfalta za izvedbo preplastitve. V preddelih je prav tako zajeto rušenje obstoječega obstoječe varovalne ograje in odseka obstoječih betonskih koritnic z nakladanjem ruševin in odvozom v trajne deponije. Upoštevano je tudi zavarovanje gradbišča in prometna signalizacija za čas gradnje.

Zemeljska dela: V projektu je zajet izkop za izvedbo kolesarske steze. Potek kolesarske steze je seveda višinsko usklajen s potekom obstoječega vozišča ceste, zato večji izkopi niso potrebni.

Za izvedbo kolesarske steze so potrebni le plitvi izkopi obstoječe bankine oziroma ozkega prostora ob obstoječem vozišču. Najgloblji izkop je predviden le kot izkop jarka za izvedbo meteorne kanalizacije. Ta predstavlja globine do 1.0 m. Ker nasipi niso predvideni se izkopni material pravzaprav v celoti odpelje na trajno deponijo.

Višinsko je nova niveleta vozišča usklajena z obstoječim voziščem, ki je skladno s potekom obstoječega terena, zato izvedba nasipov ni potrebna. Na celotni trasi so predvideni le nasipi tamponskega materiala za izvedbo voziščne konstrukcije. Pred nasipavanjem je potrebno pripraviti in splanirati zemeljski planum. Šele nato se lahko začne z vgradnjo kamnitih nasipnih materialov. Le te se vgrajuje v plasteh s sprotnim nabijanjem. Debelina plasti je odvisna od vrste komprimacijskega sredstva.

Po končanih delih se zelenice okoli robnikov humuzira s slojem rodovitne zemlje v debelini 15 cm. Zelenice se zaseje s travnatim semenom. Prav tako se humuzira in zatravi vse nastale brežine.

Odvodnjavanje in kanalizacija: Kolesarska steza je v celotni dolžini nagnjena proti obstoječi asfaltni cesti. Med cesto in kolesarsko stezo se po večini nahaja še zatravljena zelenica. Odvodnjavanja kolesarske steze zato posebej ni predvideno. Koristi se predvideno skupno odvodnjavanje z voziščem lokalne ceste.

Vzdolž predvidene lokalne ceste se izvede kanalizacija z vgradnjo drenažno kanalizacijskih cevi. Cevi se vgrajujejo na plast podloženega betona, ki je nagnjen proti cevi. Talna zaledna voda iz območja sadovnjakov, ki je sedaj gravitirala proti odprtemu zemeljskemu jaku se bo stekala v drenažo. Drenažno kanalizacijska cev se bo zasula z enozrnatim drenažnim materialom granulacije 16-32 mm. Jarek drenaže bo dodatno zaščiten s polipropilensko polstjo, ki preprečuje zablantenje drenažnega materiala in drenažne cevi. Na drenažno kanalizacijski cevi bodo vgrajeni betonski revizijski jaški premera 60 in 80 cm. Jaški bodo izvedeni iz betonskih cevi. Na jaških bo vgrajen LTŽ pokrov premera 600 mm in nosilnosti 250 KN.

Vzdolž dvignjenega betonskega robnika lokalne ceste so predvideni vtočni jaški za zajem meteorne vode iz vozišča. Predvidena je izvedba betonskih vtočnih jaškov s peskolovi. Višina peskolovnega dela je 50 cm. Na jašek se vgradi LTŽ robne rešetke višine 12 cm. Vtočni jaški so povezani z vzdolžno meteorno kanalizacije izvedeno iz drenažno kanalizacijskih cevi.

Meteorna kanalizacije je izvedena iz dveh ločenih vej. Prva veja poteka od sredine odseka kolesarske površine proti severu. Na območju prometnega otoka se poveže na obstoječo meteorno kanalizacijo na levi strani lokalne ceste, ki vodi do iztoka v vodotok Vrtojba.

Druga veja meteorne kanalizacije poteka proti jugu. Na delu ceste pred krožiščem, ki je v celoti nagnjen proti levemu robu se izvede prekop pod lokalno cesto in kanalizacija se spelje v obstoječi odprti zemeljski jarek na levi strani. Jarek se na novo uredi z vgradnjo betonskih segmentnih kanalet. Kanalete so široke 30 cm v dnu in 60 cm na vrhu. Višina kanalete je 25 cm. Položijo se na sloj podložnega betona kvalitete C 12/15 v debelini 10 cm. Kanalete se iztekajo v obstoječo kanalizacijo pod krožiščem. Brežine nad kanaletu se izvedejo v naklonu 2:3, humuzirajo v debelini 15 cm in zatravijo.

Cestna razsvetljava: Predvidena površina za kolesarje ne bo posebej osvetljena. Osvetlitev površin je predvidena in že izvedena v območju prehodov preko lokalne ceste. Tako je osvetlitev že v celoti urejena na severni strani na območju prometnega otoka kjer je prehod za pešce in se na novo uredi tudi prehod za kolesarje.

Prav tako je osvetlitev urejena na južni strani v območju krožišča. Tu je potrebno premakniti eno obstoječo cestno svetilko. Svetilka, ki je sedaj na robu lokalne ceste bi se nahajala v predvideni površini za kolesarje, zato jo je potrebno prestaviti v območje zelenice. Prestavite se izvede tako, da je kandelaber ceste svetilke lociran na razdalji minimalno 30 cm od pogreznjenega robnika kolesarske steze. Izvede se nov betonski temelj dimenzije 1.0x1.0 m globine 1.5 m in sprememba poteka kableske kanalizacije na dolžini cca 10,0 m.

Zasaditev: Na celotnem delu kolesarske steze je zelenica širine 1.50 m kot varovalni pas kolesarjev pred naleti vozil, saj poteka kolesarska površina po večini izven naselja. Ker je predvidena zelenica sorazmerno ozka, se humuzirana površina v celoti zatravi. Na posameznih delih kjer ni ovirana preglednost na poljskem priključku oziroma kjer v zelenici neposredno ne potekajo predvideni komunalni vodi se predvidi nizka zasaditev okrasnih rastlin in grmovnic. Zasaditev se izvede v več ločenih gredicah. Za nizko zasaditev se uporabi sadike zimzelenega kosteničevja kot pokrovne rastline. Posadi se tudi grmovnice japonske medvejke, češmina in nizkega lovorikovca. Pri vzdrževanju se ne glede na to, da bo zasaditev izvedena izven površin, ki so pomembne za varnost pri vključevanju in vodenju prometa poskrbi, da rastline ne dosežejo višine večje od cca 50 cm.

Zasaditev drevesnih sadik se izvede gručasto v območju predvidenih počivališč in drevoredno vzdolž kolesarske površine. Zasaditev drevesnih sadik se izvede v razdalji minimalno 80 cm od skrajnega roba kolesarske površine, oziroma cca 8.0m od osi lokalne ceste. Gručasta zasaditev ob počivališčih se izvede z drevesnimi sadikami maklena in javorja. Drevoredna zasaditev vzdolž kolesarske površine pa se izvede s posaditvijo drevesnih sadik robinije, japonske češnje in okrasne hruške.

Vse predvidene rastline za zasaditev predstavljajo trajne rastline. Zelenica se v celoti humuzira in zatravi. Prav tako se humuzirajo in zatravijo ostale zelene površine, ki zaradi poteka komunalnih vodov niso predvidene za zasaditev.

7.2.3 Komunalni vodi

Na območju predvidene površine za kolesarje poteka obstoječi vodovod in obstoječi zemeljski TK kablovod. Bližje roba lokalne ceste, vendar na zahodnem robu jarka poteka zemeljski TK vod. Predvideno je, da obstoječi vod ostane tudi po izvedbi kolesarske površine. Zaradi tega je pri izvedbi del predvsem na izkopu jarkov za vodovod potrebna posebna pozornost, da ne bi prišlo do poškodovanja obstoječi komunalnih naprav. Potek TK voda je pred izvedbo del potrebno zakoličiti. Izkope je potrebno izvajati pazljivo in skrbno pod stalnim nadzorom upravljalca TK voda. Na dveh mestih je predvideno križanje vodovodne cevi in obstoječega TK voda. Pri križanjih in približevanjih je potrebno izkope izvajati ročno. Glede na sprotne navodila upravljalca je na mestih približevanja in križanja morebiti potrebno izvesti dodatno zaščito obstoječega voda.

Po zahodni strani obravnavanega območja poteka obstoječi vodovod vzdolžno po celotni dolžini trase. Predvidena je izvedba obnove vodovoda premera 200 mm. Vodovod se izvede pod predvideno utrjeno asfaltno ureditvijo površine za kolesarje. Predvidena globina vgradnje je cca 120 cm. Vodovod se izvede iz duktilnih cevi premera 200 mm. Cevi se položijo na peščeno posteljnico in zasujejo s peskom do višine 15 cm nad temenom cevi. Nadaljnji zasip se vrši s tamponskim materialom.

Pri izvedbi del je potrebno izkope v bližini obstoječih vodov opraviti ročno in obstoječe napeljave zaščititi po navodilih upravljalcev. Pri izvedbi del, ki predstavljajo križanja z obstoječimi komunalnimi vodi je potrebno zagotoviti strokovni nadzor upravljalcev posameznih napeljav.

7.2.4 Prometna oprema in signalizacija

V splošnem je prometna oprema predvidene kolesarske steze sestavljena iz oznake sredinske kratke prekinjene ločilne črte. Črte na kolesarski površini so širine 10 cm. Na lokalni cesti se označi ločilna osna črta in robna črta vzdolž desnega roba ceste. Ločilna osna črta je prekinjena v rastru 5.0 m polnega dela in 10.0 m prekinitve. Robna črta se označi kot prekinjena črta v rastru 5.0 m polnega dela in 5.0 m prekinitve. Vse črte na lokalni cesti so širine 12 cm.

V začetnem in končnem delu kolesarske steze je potrebno zagotoviti varna vključevanja na obstoječe stanje.

V začetnem delu se predvidena dvosmerna kolesarska steza naveže na prometno ureditev v območju obstoječega prometnega otoka.

Vzporedno s potekom obstoječega prehoda za pešce se označi tudi prehod za kolesarje, ki kolesarjem iz smeri Mirna omogočajo prehod preko vozišča lokalne ceste in vključitev v prometni tok na vozišču. Vsi pogreznjeni robniki na prehodu za pešce in tudi na prehodu za kolesarje so že izvedeni. Obstoječi pločnik ob levem robu lokalne ceste je izveden v dovolj veliki širini, da je mogoča označba ločenih površin za kolesarje in ločenih površin za pešce. Za vključevanje kolesarjev v prometni tok na vozišču se označi območje vključevanja. Prehod kolesarjev na vozišče lokalne ceste se izvede preko pogreznjenih robnikov v celotni dolžini

prehoda. Na vozišču lokalne ceste se obeležijo piktogrami 5607, ki označuje, da je prometni pas namenjen mešanemu prometu motornih vozil in kolesarjev. Zaključek ločene kolesarske površine se označi s prometnim znakom 2310.

Iz smeri Vrtojbe se kolesarje iz skupnega prometnega toka na vozišču lokalne ceste usmeri na ločeno površino za kolesarje in pešce. Površina za kolesarje se prične s kolesarskim prehodom preko priključne ceste na avtobusno obračališče. Tu so že izvedeni obstoječi pogreznjeni robniki. V nadaljevanju je obeležena ločena površina za kolesarje in ločena površina za pešce do prehoda za pešce. V nadaljevanju pa se označi le dvosmerna površina za kolesarje. Ta površina je označena s prometnim znakom 2309 z dopolnilno tablo 4204-1, ki označujeta dvosmerno kolesarsko površino.

V zaključnem delu se površina za kolesarje naveže na že izvedeno asfaltno površino ob desnem robu priključnega kraka v krožišču. Na levi strani priključnega kraka v krožišču je potrebno ukiniti obstoječi priključek kolesarjev v prometni tok na lokalno cesto. Za ukinitvev prehoda kolesarjev na vozni pas se vgradi dvignjeni betonski robnik, ki se priključi na obstoječi robnik. Za vgradnjo robnika se obstoječi asfalt zarezje in poruši. Po končani vgradnji robnika se porušeni del voznega pasu pokrpa z asfaltno utrditvijo.

Kolesarje se vodi preko obstoječega kolesarskega prehoda na mešano površino, ki poteka po desni strani lokalne ceste. Tu se kolesar lahko odloči za zavijanje desno proti Vrtojbi, oziroma levo proti Mirnu.

Površina za kolesarje se z obeh strani označi s prometnim znakom 2309 in dopolnilno tablo 4204-1 za označitev dvosmernega prometa

Ob izvedbi nove površine za kolesarje je potrebno nekoliko spremeniti obstoječo prometno signalizacijo na prometnem otoku na severni strani. Obstoječa prometna znaka za prehod za pešce se zamenjata s prometnima znakoma za prehod za pešce in kolesarje. Obstoječe prometne znake na desnem robu lokalne ceste je potrebno prestaviti izven območja kolesarske steze v zelenico in postaviti na pravilno višino 2.20m od nivoja asfalta zaradi gibanja pešcev in kolesarjev.

Ob približevanju kolesarjev iz smeri Mirna proti Vrtojbi se pred prehodom za kolesarje in pešce postavi za kolesarje prometni znak 2301-1 z dopolnilno tablo 4501-1 tako, da se kolesarji usmerijo preko vozišča lokalne ceste naprej proti naselju Vrtojba. Smer kolesarskega prometa se s puščicami in piktogrami kolesa prikaže tudi na vozišču kolesarske steze. Kolesarji iz smeri Mirna se po prečkanju lokalne ceste usmerijo na vozišče lokalne ceste in v skupnem prometnem toku nadaljujejo vožnjo. Na mestu vključitve kolesarjev v prometni tok na lokalni cesti se za opozorilo voznikom motornih vozil pobeležijo 4 piktogrami 5607. Pri ureditvi prehoda kolesarjev na vozišče se del obstoječega dvignjenega robnika poruši in izvede pogreznjeni robnik v celotni dolžini prehoda. Na priključku se označi polna bela črta z polno rdečo črto, v nadaljevanju pa kratka prekinjena bela črta. Na površini kolesarske steze na priključku se obeleži simbol trikotnika 5604. S prometnim znakom 2310 se označi zaključek kolesarske steze.

Obstoječo predkrižiščno tablo za oznako smeri v krožišču je potrebno prestaviti in namestiti na pol portal, da bo zagotovljena oddaljenost signalizacije maksimalno 2.0 m od roba vozišča

lokalne ceste. Samostojne prometne znake se namesti v zelenici med robom ceste in kolesarsko površino.

Približno na polovici trase je na desni strani lociran obstoječi poljski priključek, ki vodi v sadovnjak. Priključek se tudi ob ureditvi nove asfaltne površine ohrani. Priključek se v dolžini cca 5.0 m utrdi z makadamsko utrditvijo. Območje zelenice se na priključku asfaltira, dvignjeni betonski robnik pa se pogrezne na nivo asfaltnega vozišča. Priključek je lociran izven naselja, zato se upošteva pregledna razdalja pri vključevanju za hitrost 90 km/h. Pregledna razdalja v dolžini 130 m na obe strani je zagotovljena. Ker priključek poteka preko kolesarske poti je prikazana tudi preglednost za kolesarje v dolžini 30.0 m. Pri predvideni zasaditvi zelenic je upoštevana preglednost priključka tako, da v območju preglednih trikotnikov zasaditev ni predvidena. Sam priključek se praktično ne uporablja, ne glede na to pa je za uporabo s stališča prometne varnosti ustrezen.

Prehodi kolesarjev iz vozišča lokalne ceste na kolesarsko površino in prehodi preko vozišča lokalne ceste, ter prehodi kolesarjev preko priključnih krakov krožišča so že primerno osvetljeni v skladu s predpisi. Predvidena je le prestavitev ene obstoječe svetilke pri približevanju krožišču iz smeri Vrtojbe, ki se nahaja v območju predvidene kolesarske površine.

Bolj podrobni podatki in predvidene tehnične rešitve izvedbe projekta so razvidne iz izdelane PZI projektne dokumentacije »Kolesarska steza ob lokalni cesti LC 414041 Vrtojba Križcijan«, ki jo je izdelalo podjetje Biro Črta, projektiranje in inženiring d.o.o., Šempas 52 A, 5261 Šempas (junij 2024).

7.3 Ocena investicijskih stroškov

V nadaljevanju je prikazana ocena investicijske vrednosti za izvedbo investicijskega projekta. Predstavljene so predpostavke za izbrano varianto izvedbe investicijskega projekta. V oceni vrednosti investicijskega projekta smo upoštevali naslednje vrste stroškov:

- stroški izdelave projektne dokumentacije,
- stroški izdelave investicijske dokumentacije,
- stroške izvedbe GOI del,
- stroški strokovnega gradbenega nadzora,
- ostali stroški zunanjih izvajalcev,
- stroški informiranja in komuniciranja,
- davek na dodano vrednost.

7.3.1 Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah

V naslednji tabeli so prikazani ocenjeni stroški investicijskega projekta po stalnih cenah. Stalne cene izvedbe investicije so podane za september 2025.

Tabela 7.1: Ocena skupnih stroškov investicije v stalnih cenah Varianta 1

VRSTA DEL	SKUPAJ	UPRAVIČENI STOŠKI	NEUPRAVIČEN I STOŠKI
GOI DELA			
Preddela	31.657,80 €	31.657,80 €	- €
Zemeljska dela	48.748,50 €	48.748,50 €	- €
Voziščna konstrukcija	186.277,00 €	186.277,00 €	- €
Gradbena dela	46.508,00 €	46.508,00 €	- €
Oprema ceste	16.886,00 €	16.886,00 €	- €
Zasaditev	25.320,00 €	25.320,00 €	- €
Urbana oprema	10.800,00 €	10.800,00 €	- €
Tuje storitve	4.000,00 €	4.000,00 €	- €
Meteorna kanalizacija	86.512,00 €	86.512,00 €	- €
Nepredvidena dela 5%	22.835,47 €	22.835,47 €	- €
SKUPAJ GOI DELA	479.544,77 €	479.544,77 €	- €
STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV			
Projektna dokumentacija	25.540,00 €	10.000,00 €	15.540,00 €
Investicijska dokumentacija	4.000,00 €	2.500,00 €	1.500,00 €
Strokovni gradbeni nadzor (3 % od GOI del)	14.386,34 €	14.386,34 €	- €
Ostali stroški (investicijski inženiring, ...)	15.000,00 €	11.266,20 €	3.733,80 €
SKUPAJ STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV	58.926,34 €	38.152,54 €	20.773,80 €
STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA	5.000,00 €	5.000,00 €	- €
VSE SKUPAJ BREZ DDV	543.471,11 €	522.697,30 €	20.773,80 €
DDV 22 % - neodbitni	119.563,64 €	114.993,41 €	4.570,24 €
SKUPAJ Z NEODBITNIM DDV	663.034,75 €	637.690,71 €	25.344,04 €

Ocenjena vrednost investicijskega projekta v stalnih cenah brez DDV znaša 543.471,11 EUR, nepovračljivi DDV znaša 119.563,64 EUR, skupaj z vključenim nepovračljivim DDV pa znaša ocenjena vrednost investicijskega projekta 663.034,75 EUR.

Tabela 7.2: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah - Varianta 1

Investicijski stroški	VREDNOST	DDV	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	479.544,77 €	105.499,85 €	585.044,61 €
GOI dela kolesarska infrastruktura	420.589,30 €	92.529,65 €	513.118,95 €
Urbana oprema	10.800,00 €	2.376,00 €	13.176,00 €
Zasaditev	25.320,00 €	5.570,40 €	30.890,40 €
Nepredvidena dela	22.835,47 €	5.023,80 €	27.859,27 €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	58.926,34 €	12.963,80 €	71.890,14 €
Projektna, investicijska dokumentacija	29.540,00 €	6.498,80 €	36.038,80 €
Strokovni gradbeni nadzor	14.386,34 €	3.165,00 €	17.551,34 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	15.000,00 €	3.300,00 €	18.300,00 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	5.000,00 €	1.100,00 €	6.100,00 €
VSE SKUPAJ	543.471,11 €	119.563,64 €	663.034,75 €

Stroški GOI del z vključenim DDV v stalnih cenah znašajo 585.044,61 EUR, vrednost stroškov storitev zunanjih izvajalcev pa 71.890,14 EUR.

Dinamika investicijskih vlaganj je izdelana na osnovi časovnega načrta in finančnih zmožnosti investitorja. Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta predvideva, da bo ta zaključen v letu 2027.

Tabela 7.3: Dinamika investiranja investicijskega projekta v stalnih cenah - Varianta 1

Investicijski stroški	pred 2025	2025	2026	2027	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	- €	- €	215.597,97 €	263.946,80 €	479.544,77 €
GOI dela kolesarska infrastruktura	- €	- €	205.331,40 €	215.257,90 €	420.589,30 €
Urbana oprema	- €	- €	- €	10.800,00 €	10.800,00 €
Zasaditev	- €	- €	- €	25.320,00 €	25.320,00 €
Nepredvidena dela	- €	- €	10.266,57 €	12.568,90 €	22.835,47 €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	19.273,80 €	8.196,72 €	14.262,65 €	17.193,17 €	58.926,35 €
Projektna, investicijska dokumentacija	15.540,00 €	4.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	29.540,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	7.193,17 €	7.193,17 €	14.386,34 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	3.733,80 €	4.196,72 €	2.069,48 €	5.000,00 €	15.000,00 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	- €	- €	2.500,00 €	2.500,00 €	5.000,00 €
SKUPAJ BREZ DDV	19.273,80 €	8.196,72 €	232.360,62 €	283.639,97 €	543.471,11 €
DDV neodbitni	4.240,24 €	1.803,28 €	51.119,34 €	62.400,79 €	119.563,64 €
SKUPAJ Z DDV	23.514,04 €	10.000,00 €	283.479,96 €	346.040,76 €	663.034,75 €

Stroški nastali na projektu do leta 2025 so znašali 23.514,04 EUR. Predvideni stroški na investicijskem projektu z vključenim DDV v stalnih cenah bodo v letu 2025 znašali 10.000,00 EUR, v letu 2026 283.479,96 in v letu 2027 346.040,76 EUR.

7.3.2 Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja investicijskega projekta v tekočih cenah

Ocena vlaganj po tekočih cenah je izdelana na podlagi predvidene dinamike izvedbe investicije na osnovi predvidene povprečne letne inflacije v višini 2,3 % v letu 2026 ter 2,1 % v letu 2027, ki je podana s strani UMAR-ja v Pomladanski napovedi gospodarskih gibanj 2025 (marec 2025). Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah in vlaganja po posameznih letih so razvidna iz spodnjih tabel.

Tabela 7.4: Prikaz skupnih stroškov investicije po vrstah stroškov v tekočih cenah - Varianta 1

Investicijski stroški	VREDNOST	DDV	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	496.244,66 €	109.173,83 €	605.418,49 €
GOI dela kolesarska infrastruktura	434.887,24 €	95.675,19 €	530.562,43 €
Urbana oprema	11.280,42 €	2.481,69 €	13.762,11 €
Zasaditev	26.446,31 €	5.818,19 €	32.264,50 €
Nepredvidena dela	23.630,70 €	5.198,75 €	28.829,45 €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	60.019,20 €	13.204,22 €	73.223,42 €
Projektna, investicijska dokumentacija	29.877,42 €	6.573,03 €	36.450,45 €
Strokovni gradbeni nadzor	14.871,76 €	3.271,79 €	18.143,55 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	15.270,02 €	3.359,40 €	18.629,42 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	5.168,71 €	1.137,12 €	6.305,83 €
VSE SKUPAJ	561.432,57 €	123.515,17 €	684.947,74 €

Ocenjena vrednost investicije v tekočih cenah z vključenim DDV znaša 684.947,74 EUR. Stroški GOI del z vključenim DDV v tekočih cenah znašajo 605.418,49 EUR, vrednost stroškov storitev zunanjih izvajalcev pa 73.223,42 EUR.

Tabela 7.5: Dinamika investiranja investicijskega projekta v tekočih cenah - Varianta 1

Investicijski stroški	pred 2025	2025	2026	2027	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	- €	- €	220.556,72 €	275.687,94 €	496.244,66 €
GOI dela kolesarska infrastruktura	- €	- €	210.054,02 €	224.833,22 €	434.887,24 €
Urbana oprema	- €	- €	- €	11.280,42 €	11.280,42 €
Zasaditev	- €	- €	- €	26.446,30 €	26.446,30 €
Nepredvidena dela	- €	- €	10.502,70 €	13.128,00 €	23.630,70 €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	19.273,80 €	8.196,72 €	14.590,70 €	17.957,98 €	60.019,20 €
Projektna, investicijska dokumentacija	15.540,00 €	4.000,00 €	5.115,00 €	5.222,42 €	29.877,42 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	7.358,61 €	7.513,15 €	14.871,76 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	3.733,80 €	4.196,72 €	2.117,09 €	5.222,41 €	15.270,02 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	- €	- €	2.557,50 €	2.611,21 €	5.168,71 €
SKUPAJ BREZ DDV	19.273,80 €	8.196,72 €	237.704,92 €	296.257,13 €	561.432,57 €
DDV neodbitni	4.240,24 €	1.803,28 €	52.295,08 €	65.176,57 €	123.515,17 €
SKUPAJ Z DDV	23.514,04 €	10.000,00 €	290.000,00 €	361.433,70 €	684.947,74 €

Stroški nastali na projektu do leta 2025 so znašali 23.514,04 EUR. Predvideni stroški na investicijskem projektu z vključenim DDV v tekočih cenah bodo v letu 2025 znašali 10.000,00 EUR, v letu 2026 290.000,00 EUR, v letu 2027 pa 361.433,70 EUR.

7.3.3 Ocena upravičenih in preostalih stroškov v stalnih in tekočih cenah

V okviru upravičenih namenov javnega razpisa z oznako JR EKP UTM 2025 so upravičeni stroški lahko naslednji:

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

Tabela 7.6: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene

Investicijski stroški	pred 2025	2025	2026	2027	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	- €	- €	215.597,97 €	263.946,80 €	479.544,77 €
GOI dela kolesarska infrastruktura	- €	- €	205.331,40 €	215.257,90 €	420.589,30 €
Urbana oprema	- €	- €	- €	10.800,00 €	10.800,00 €
Zasaditev	- €	- €	- €	25.320,00 €	25.320,00 €
Nepredvidena dela	- €	- €	10.266,57 €	12.568,90 €	22.835,47 €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	- €	6.696,72 €	14.262,65 €	17.193,17 €	38.152,54 €
Projektna, investicijska dokumentacija	- €	2.500,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	12.500,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	7.193,17 €	7.193,17 €	14.386,34 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	4.196,72 €	2.069,48 €	5.000,00 €	11.266,20 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	- €	- €	2.500,00 €	2.500,00 €	5.000,00 €
SKUPAJ BREZ DDV	- €	6.696,72 €	232.360,62 €	283.639,97 €	522.697,31 €
DDV neodbitni	- €	1.473,28 €	51.119,34 €	62.400,79 €	114.993,41 €
SKUPAJ Z DDV	- €	8.170,00 €	283.479,96 €	346.040,76 €	637.690,72 €

Upravičeni stroški investicijskega projekta znašajo v stalnih cenah znašajo 637.690,72 EUR.

Tabela 7.7: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – stalne cene

Investicijski stroški	pred 2025	2025	2026	2027	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	- €	- €	- €	- €	- €
GOI dela kolesarska infrastruktura	- €	- €	- €	- €	- €
Urbana oprema	- €	- €	- €	- €	- €
Zasaditev	- €	- €	- €	- €	- €
Nepredvidena dela	- €	- €	- €	- €	- €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	19.273,80 €	1.500,00 €	- €	- €	20.773,80 €
Projektna, investicijska dokumentacija	15.540,00 €	1.500,00 €	- €	- €	17.040,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	- €	- €	- €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	3.733,80 €	- €	- €	- €	3.733,80 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	- €	- €	- €	- €	- €
SKUPAJ BREZ DDV	19.273,80 €	1.500,00 €	- €	- €	20.773,80 €
DDV neodbitni	4.240,24 €	330,00 €	- €	- €	4.570,24 €
SKUPAJ Z DDV	23.514,04 €	1.830,00 €	- €	- €	25.344,04 €

Neupravičeni stroški investicijskega projekta v stalnih cenah znašajo 25.344,04 EUR. Neupravičeni stroški zajemajo vse stroške, ki so nastali pred potrditvijo DIIP-a.

Tabela 7.8: Dinamika investiranja upravičenih stroškov investicijskega projekta – tekoče cene

Investicijski stroški	pred 2025	2025	2026	2027	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	- €	- €	220.556,72 €	275.687,94 €	496.244,66 €
GOI dela kolesarska infrastruktura	- €	- €	210.054,02 €	224.833,22 €	434.887,24 €
Urbana oprema	- €	- €	- €	11.280,42 €	11.280,42 €
Zasaditev	- €	- €	- €	26.446,30 €	26.446,30 €
Nepredvidena dela	- €	- €	10.502,70 €	13.128,00 €	23.630,70 €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	- €	6.696,72 €	14.590,70 €	17.957,98 €	39.245,40 €
Projektna, investicijska dokumentacija	- €	2.500,00 €	5.115,00 €	5.222,42 €	12.837,42 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	7.358,61 €	7.513,15 €	14.871,76 €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	- €	4.196,72 €	2.117,09 €	5.222,41 €	11.536,22 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	- €	- €	2.557,50 €	2.611,21 €	5.168,71 €
SKUPAJ BREZ DDV	- €	6.696,72 €	237.704,92 €	296.257,13 €	540.658,77 €
DDV neodbitni	- €	1.473,28 €	52.295,08 €	65.176,57 €	118.944,93 €
SKUPAJ Z DDV	- €	8.170,00 €	290.000,00 €	361.433,70 €	659.603,70 €

Upravičeni stroški investicijskega projekta v tekočih cenah znašajo 659.603,70 EUR.

Tabela 7.9: Dinamika investiranja neupravičenih stroškov investicijskega projekta – tekoče cene

Investicijski stroški	pred 2025	2025	2026	2027	SKUPAJ
GOI DELA IN OPREMA	- €	- €	- €	- €	- €
GOI dela kolesarska infrastruktura	- €	- €	- €	- €	- €
Urbana oprema	- €	- €	- €	- €	- €
Zasaditev	- €	- €	- €	- €	- €
Nepredvidena dela	- €	- €	- €	- €	- €
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	19.273,80 €	1.500,00 €	- €	- €	20.773,80 €
Projektna, investicijska dokumentacija	15.540,00 €	1.500,00 €	- €	- €	17.040,00 €
Strokovni gradbeni nadzor	- €	- €	- €	- €	- €
Ostali stroški zunanjih izvajalcev	3.733,80 €	- €	- €	- €	3.733,80 €
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	- €	- €	- €	- €	- €
SKUPAJ BREZ DDV	19.273,80 €	1.500,00 €	- €	- €	20.773,80 €
DDV neodbitni	4.240,24 €	330,00 €	- €	- €	4.570,24 €
SKUPAJ Z DDV	23.514,04 €	1.830,00 €	- €	- €	25.344,04 €

Neupravičeni stroški investicijskega projekta v tekočih cenah znašajo 25.344,04 EUR.

7.4 Navedba osnov za oceno vrednosti

Ocena vrednosti stroškov investicijskega projekta temelji na sledečih predpostavkah:

- stroški izdelave projektne in investicijske dokumentacije so določeni na osnovi prejetih ponudb in ocene investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije,
- stroški izvedbe GOI del so določeni na podlagi projektantskega popisa del z oceno, ki ga je pripravilo podjetje Biro Črta, projektiranje in inženiring d.o.o., Šempas 52 A, 5261 Šempas (junij 2025),

- stroški strokovnega gradbenega nadzora so ocenjeni v višini 3 % od upravičenih stroškov GOI del,
- ostali stroški zunanjih izvajalcev (tehnični pregled, varnostni načrt, drugi stroški), so ocenjeni na podlagi že prejetih ponudb ter na podlagi izkušenj investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije pri podobnih projektih,
- stroški informiranja in komuniciranja so ocenjeni na podlagi izkušenj investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije pri podobnih projektih,
- DDV je upoštevan v višini 22 % za vsa dela in storitve, ki so predmet obdavčitve skladno z ZDDV-1.

8 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

8.1 Strokovne podlage, predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije

Pri izdelavi potrebne vsebine dokumenta smo upoštevali naslednje osnove oz. izhodišča:

- PZI projektna dokumentacija »Kolesarska steza ob lokalni cesti LC 414041 Vrtojba Križcijan«, ki jo je izdelalo podjetje Biro Črta, projektiranje in inženiring d.o.o., Šempas 52 A, 5261 Šempas, junij 2024,
- Ocena vrednosti investicije, ki jo je izdelalo podjetje Biro Črta, projektiranje in inženiring d.o.o., Šempas 52 A, 5261 Šempas, junij 2025,
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16).

8.2 Opis lokacije

8.2.1 Makro lokacija

Statistična regija: Goriška

Občina: Občina Šempeter-Vrtojba

Naselje: Vrtojba

Slika 8: Makro lokacija investicijskega projekta



8.2.2 Mikro lokacija

Investicijski projekt predvideva ureditev kolesarske poti ob na odseku lokalne ceste LC 414041 med Vrtojbo in Križcijanom v dolžini 940 m. Posegi v okviru investicijskega projekta so predvideni na zemljiščih: 1991/8, 1992/2, 2005, 2006, 2312, 2315, 2316, 2317/1, 2317/3 in 3601/3 vse k.o. 2316 Vrtojba.

Slika 9: Območje predvidenih posegov



8.2.3 Prostorski akti in prostorski ureditveni pogoji

Prostorski akti, ki veljajo na območju zemljiških parcel:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Šempeter-Vrtojba (Uradni list RS št. 7/2014 z dne 31. 1. 2014) ,
- Odlok o spremembah in dopolnitvah št. 1 Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Šempeter-Vrtojba (Uradni list RS št. 21/2014 z dne 28. 3. 2014),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah št. 2 Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Šempeter- Vrtojba (Uradni list RS št. 81/2015 z dne 30. 10. 2015),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah št. 3 Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Šempeter- Vrtojba (Uradni list RS št. 53/2023 z dne 10. 5. 2023),

Investicijski projekt je usklajen s prostorskimi akti Občine Šempeter-Vrtojba.

8.3 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta predvideva, da se bo projekt (od priprave potrebne dokumentacije do zaključka vseh aktivnosti na projektu) realiziral od januarja 2024 do decembra 2027. Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta je predstavljen v naslednji tabeli.

Tabela 8.1: Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta

Aktivnost	Trajanje
Izdelava PZI projektne dokumentacije	januar 2024 - junij 2024
Izdelava DIIP	junij 2025
Izdelava IP	julij 2025
Prijava na JR EKP UTM 2025	september 2025
JN za izbiro izvajalca GOI del	januar 2026 - marec 2026
Podpis pogodbe z izvajalcem GOI del	marec 2026
Izvedba GOI del	april 2026 – september 2027
Primopredaja del in uporabnega dovoljenja	oktober 2027 - november 2027
Zaključek vseh aktivnosti na projektu	december 2027

Trenutno aktivnosti potekajo skladno z zastavljenim časovnim planom. Zaključek vseh aktivnosti na investicijskem projektu je predviden v decembru 2027.

Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe oz. dinamiko investiranja sta razvidna iz tabele 7.3 v poglavju 7.3 tega dokumenta.

8.4 Analiza vplivov na okolje

V skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS št. 51/14, 57/15, 26/17 in 105/20), za predmetni investicijski projekt ni potrebno izpeljati postopka presoje vplivov na okolje. Pri projektiranju, izvedbi in obratovanju infrastrukture, ki je predmet investicije, bodo upoštevani vsi veljavni predpisi in standardi, ki urejajo varstvo okolja, tako da obravnavana investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. Vplivi na okolje, ki bodo nastajali pri predmetnih delih ob izvajanju investicije, bodo časovno omejeni in v okviru zakonsko predpisanih mej ter bodo kot takšni sprejemljivi za okolje. Trajni vplivi zaradi izvedbe projekta niso pričakovani.

Pri pripravi projekta z vidika vplivov na okolje je bilo upoštevano:

- preventivno načelo,
- načelo o prioritetenem odpravljanju okoljske škode pri njenem izvoru,
- načelo onesnaževalca plača,
- načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije (DNHS),
- zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe.

Preventivno načelo: Načelo preventivnih ukrepov zadeva individualne okoljske ukrepe, ki se pri obravnavanem posegu kažejo kot konkretni omilitveni ukrepi. Vsi opisani okoljski omilitveni ukrepi so v skladu s slovenskimi predpisi že vkalkulirani v stroških gradnje kot je predstavljeno v tem dokumentu. Predvideni ukrepi v času izvedbe del:

- Vplivi na okolje, ki bodo nastajali pri predmetnih delih ob izvajanju del, bodo časovno omejeni in so kot takšni sprejemljivi za okolje.
- Na objektih v okolici nameravane gradnje v času izvajanja del ni pričakovati deformacij večjih od dopustnih ravni.
- V času obratovanja ni pričakovati deformacij na objektih v okolici nameravanih posegov.

- V času izvajanja del je potrebno omejiti morebitno širjenje požara na zemljišča v okolici in omogočiti varnost osebam in reševalnim ekipam.
- Nameravana gradnja ne bo ogrožala varnosti nepremičnin in oseb v okolici pred požarom in tako ne bo imela vpliva na okolico.
- Območje je zasnovano in načrtovano tako, da je za čim manjše ogrožanje ljudi na območju zagotovljena zaščita, ki zagotavlja varstvo pred: zdrsi, padci in udarci z namestitvijo varnostnih ograj na stopniščih in delih objekta, kjer obstaja nevarnost padca v globino, da so tlaki v in ob objektu iz materialov ki preprečujejo zdrse ipd.
- Višje hrupne obremenitve je pričakovati v času izvajanja del. Vplivi gradnje načrtovanega posega na obremenjenost okolja s hrupom bodo predvsem povečane emisije hrupa z območja gradbišča zaradi delovanja gradbene mehanizacije in pomožnih naprav. Gradbišče bo delovalo le v dnevnem času. Po končanih delih se stanje obremenjenosti zaradi hrupa ne bo spremenilo glede na lokacijo.

Načelo o prioritetenem odpravljanju okoljske škode pri njenem izvoru: Ocenjujemo, da pričakovani vplivi projekta na okolico ne bodo imeli povečanega negativnega vpliva na okolje in bodo s stališča varstva okolja sprejemljivi, zato za njihovo odpravo ni predvidenih dodatnih stroškov. Kratkoročne stroške morebitnih nepredvidenih negativnih vplivov na okolje v času gradnje pa bo v celoti pokrival izvajalec gradbeno obrtniških in instalacijskih del. Morebitni manjši negativni vplivi na okolje v času izvajanja del in posledično stroški ne bodo bremenili investitorja, saj jih bo izvajalec del dolžan v okviru gradbene pogodbe sam odpraviti (sanirati prizadeto območje) in vzpostaviti prvotno stanje, kar pomeni, da bo stroške odprave okoljskih škod nosil izbrani izvajalec del. Stroški okoljskih omilitvenih ukrepov so v skladu s predpisi že vračunani v stroških gradnje.

Načelo »onesnaževalec plača«: V primeru, da bi kljub vsem zgoraj navedenim ukrepom prišlo do onesnaževanja okolja in okoljske škode v času izvajanja projekta kot tudi v času njegovega obratovanja, bo stroške odprave škode in njenih posledic kril onesnaževalec. Pri tem so upoštevana vsa okoljska bremena in tveganja, ki bodo nastajala v celotnem življenjskem ciklu projekta, od pripravljanih del, izvedbe, med obratovanjem, v primeru nesreč, ob sanaciji okolja in odlaganju odpadkov ipd.

Načelo, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije: Projekt bo izveden v skladu z načelom, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije, določenim v 17. členu Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (UL L št. 198 z dne 22. junija 2020, str. 13) in Tehničnimi smernicami za uporabo »načela, da se ne škoduje bistveno« v skladu z uredbo o vzpostavitvi mehanizma za okrevanje in odpornost, ki so bile objavljene dne 18.2.2021 v UL EU št. C58/01.

V fazi načrtovanja bodo načrtovani ustrezni omilitveni ukrepi, ki se jih bo izvajalo tako v fazi izvajanja projekta, kot tudi v fazi obratovanja. Izvedene bodo fizične in nefizične rešitve, ki bistveno zmanjšujejo najpomembnejša fizična podnebna tveganja, ki so pomembna za to dejavnost. V času gradnje bodo na gradbišču zagotovljeni pogoji in ukrepi, da bo preprečeno onesnaženje voda zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Gradbene odpadke se bo ustrezno ločevalo in kjer bo to možno, zagotovilo ponovno uporabo. Pri ravnanju z odpadki bo upoštevana vsa veljavna zakonodaja s tega področja.

Projekt ne bo bistveno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla. Sprejeti so ukrepi za zmanjšanje hrupa, prahu in emisij onesnaževal med gradbenimi deli. Vsi posegi so načrtovani tako, da ne pride do poslabšanja vodnega režima in stanja voda, da se ohranja naravne procese, omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda in ohranjanje naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov, tako v fazi gradnje, kot v fazi uporabe. Skladno z navedeno Uredbo in tehničnimi smernicami bo pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta upoštevano:

- da projekt ne bo povzročil znatnih emisij toplogrednih plinov,
- da ne bo imel negativnih vplivov na podnebje (na trenutno in pričakovano stanje),
- da ne bo imel negativnih vplivov na trajnostno rabo in varstvo vodnih in morskih virov,
- da bo skladen s konceptom krožnega gospodarstva,
- da ne bo znatno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla,
- ne bo bistveno škodljiv za varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

Poročilo o preverjanju skladnosti z načelom DNSH bo investitor izdelal v ločenem dokumentu, zato ni predmet podrobne obravnave v tem dokumentu.

Skladno z Metodologijo o zelenem proračunskem načrtovanju Ministrstva za finance, smo izdelali matriko za zeleno proračunsko naročanje z namenom določitve vplivov investicijskega projekta na okoljske cilje. Za vsak posamezen okoljski cilj smo določili oceno na podlagi spodnje ocenjevalne lestvice:

- +1 pozitiven vpliv,
- 0 kadar ni vpliva,
- - 1 blago negativen oz. nebistven,
- - 2 močno negativen vpliv oz. bistveno škodljiv vpliv,
- N neznan vpliv, kadar ni razpoložljivih informacij ali ni podatkov za presojo vpliva.

Na podlagi vseh ocen za posamezen okoljski cilj določimo skupno oznako vpliva X, ki je lahko:

- **Ugoden**, kadar je pri vsaj enem od okoljskih ciljev podana pozitivna ocena in ni negativne ocene za kateregakoli od preostalih okoljskih ciljev;
- **Mešan**, kadar so posamezne ocene vpliva pozitivne in negativne ter pri nobenem od šestih okoljskih ciljev ni podana ocena -2;
- **Neugoden**, kadar je pri vsaj enem od šestih okoljskih ciljev podana ocena -2 ali kadar je pri vsaj enem od okoljskih ciljev negativen vpliv ter ni pozitivne ocene za kateregakoli od preostalih okoljskih ciljev;
- **Nevtralen**, pri vseh okoljskih ciljeh je ocena 0 – »ni vpliva«.

Posameznemu ukrepu, projektu v pripravi, evidenčnemu projektu ali davčnemu izdatku se izjemoma lahko, poleg ene od zgoraj navedenih štirih oznak skupnega vpliva, določi tudi skupna oznaka vpliva **Neznan**, kadar ni razpoložljivih informacij ali ni podatkov za presojo vpliva na kateregakoli od okoljskih ciljev. Ker je vpliv na enega od okoljskih ciljev označen kot neznan, je celotni ukrep, projekt v pripravi, evidenčni projekt ali davčni izdatek ocenjen kot Neznan, saj obstaja tveganje, da ima lahko pomemben negativen vpliv na okoljske cilje.

Tabela 8.2: Matrika za zeleno proračunsko naročanje

Projekt: ODVODNJAVANJE IN KOLESARSKA STEZA DO KRIŽCIJANA					
Oznaka projekta	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	X				
Okoljski cilji	Vpliv (+1/0/-1/-2)	Pojasnilo vpliva			
1. Blažitev podnebnih sprememb	1	<p>Projekt v svoji življenjski dobi ne bo povzročil večjih emisij toplogrednih plinov. Ureditev kolesarske steze ob lokalni cesti se načrtuje tudi z namenom uresničevanja podnebnih ciljev in zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov. Načrtovana infrastruktura bo namenjena osebni mobilnosti in prevozu s kolesi. Investicija bo pripomogla k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevnih migracijah prebivalstva. Projekt bo v fazi obratovanja pozitivno vplival na zmanjšanje izpustov TGP in k blaženju podnebnih sprememb. Z izdelano projektno dokumentacijo so predlagane tehnološke rešitve infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi. Upoštevana je tudi vsa zakonodaja EU in RS Slovenije s področja blažitve podnebnih sprememb. Investicijski projekt prispeva k doseganju ciljev zastavljenih v Celovitem nacionalnem energetskega podnebnem načrtu (zmanjšanje TGP v sektorju prometa).</p>			
2. Prilagajanje podnebnim spremembam	0	<p>Ob upoštevanju vseh neposrednih in primarnih posrednih učinkov projekta v njegovi celotni življenjski dobi, projekt ne bo imel negativnega vpliva na ta okoljski cilj. Izvedene bodo fizične in nefizične rešitve, ki bistveno zmanjšujejo najpomembnejša fizična podnebna tveganja, ki so pomembna za to dejavnost. Izvedene prilagoditvene rešitve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne vplivajo škodljivo na prizadevanja za prilagajanje ali raven odpornosti drugih ljudi, narave, kulturne dediščine, sredstev in drugih gospodarskih dejavnosti na fizična podnebna tveganja; - dajejo prednost sonaravnim rešitvam ali se v največji možni meri opirajo na modro ali zeleno infrastrukturo; - so skladne z lokalnimi, sektorskimi, regionalnimi ali nacionalnimi načrti in strategijami prilagajanja; - se spremljajo in merijo glede na vnaprej določene kazalnike, kadar ti kazalniki niso izpolnjeni, pa se obravnava možnost popravljalnih ukrepov. <p>Predvidena investicija zato ne bo imela negativnega neposrednega ali posrednega vpliva na ta okoljski cilj.</p>			

3. Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	0	<p>V času gradnje bodo na gradbišču zagotovljeni pogoji in ukrepi, da bo preprečeno onesnaženje voda zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Načrtovana je odstranitev vseh ostankov gradbenega materiala, zemljine iz izkopov in kakršnih koli odpadkov na primerno deponijo. Odvodnjavanje in zbiranje meteornih vod je ustrezno urejeno. S tem je preprečeno neposredno odtekanje odpadnih vod v naravo. Obravnavana infrastruktura ne bo imela pomembnega predvidljivega vpliva na ta okoljski cilj ob upoštevanju neposrednih in primarnih posrednih učinkov v celotnem življenjskem ciklu. V času izvedbe del kot tudi v fazi obratovanja infrastrukture ni ugotovljenih tveganj, ki bi prispevala k poslabšanju stanja povezanega z varstvom vodnih in morskih virov. Predvidena investicija zato ne bo imela negativnega neposrednega ali posrednega vpliva na ta okoljski cilj.</p>
4. Prehod na krožno gospodarstvo	0	<p>V gradbenem sektorju uvajanje krožnega gospodarstva pomeni delovanje v vsaki fazi procesa, od načrtovanja, ekološkega oblikovanja in gradnje za doseganje večje snovne, energetske in vodne učinkovitosti. Nastajanje gradbenih odpadkov bo omejeno, ti bodo ustrezno odstranjeni in če je možno, tudi reciklirani. Gradbene odpadke se bo ustrezno ločevalo in kjer bo to možno, zagotovilo ponovno uporabo. Pri ravnanju z odpadki bo upoštevana vsa veljavna zakonodaja s tega področja. Projekt je v izhodišču načrtovan v skladu s smernicami krožnega gospodarstva med samo izgradnjo, kot tudi v času obratovanja infrastrukture po njeni obnovi. V času obratovanja ne prišlo do nastajanja, odlaganja in sežiganja odpadkov. Projekt ne bo imel neposrednega vpliva na prehod na krožno gospodarstvo. Izvedba projekta v vseh fazah življenjskega cikla projekta ne bo imela negativnega vpliva na ta okoljski cilj.</p>
5. Preprečevanje in nadzorovanje onesnaženja	0	<p>Projekt ne bo bistveno povečal emisij, onesnaževal v zrak, vodo ali tla. Sprejeti so ukrepi za zmanjšanje hrupa, prahu in emisij onesnaževal med gradbenimi vzdrževalnimi deli. Pri investiciji bodo upoštevani vsi predpisi s področja onesnaževanja zraka, vode ali zemlje. Do manjših vplivov na onesnaževanje zraka, vode in tal bi lahko prišlo v času izvedbe GOI del. Za varovanje zraka neposredne okolice posega pred emisijami gradbene mehanizacije in vozil je potrebno med izvajanjem del predvideti zadostno namakanje transportnih poti zlasti v sušnih in vetrovnih dnevih, redno servisirati strojni park ter izvajati meritve emisij snovi v zrak. Projekt je zasnovan tako, da se</p>

		izogne možnosti onesnaženja podtalnice ali drugih vodnih virov. Izvajalci del morajo zagotoviti, da gradbeni materiali uporabljeni pri prenovi ne vsebujejo azbesta in drugih nevarnih snovi, ki so opredeljene na podlagi seznama snovi, za katere je potrebno pridobiti dovoljenje, iz Priloge XIV k Uredbi ES št. 1907/2006. Pri investiciji bodo upoštevani vsi predpisi s področja onesnaževanja zraka, vode in tal. Izvedba projekta v vseh fazah življenjskega cikla projekta ne bo imela negativnega vpliva na ta okoljski cilj.
6. Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	0	Vsi posegi so načrtovani tako, da ne pride do poslabšanja vodnega režima in stanja voda, da se ohranja naravne procese, omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda in ohranjanje naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov, tako v fazi gradnje, kot v fazi uporabe. Posegi se bodo izvajali tako, da bodo prizadete čim manjše površine. V okviru investicijskega projekta je po zaključku obnove predvidena ureditev oz. obnova morebitno uničenih zelenih površin. Predvideni posegi se bodo izvajali na območju, ki je že pozidano in ni nevarnosti, da bi izvedba projekta ogrožala stanje in odpornost ekosistemov ter biotsko raznovrstnost. Investicija bo izvedena v skladu s predpisi s področja varovanja narave in ohranjanja biotske raznovrstnosti. Izvedba investicijskega projekta ne bo poslabšala biotske raznovrstnosti in stanja ekosistemov. Izvedba projekta v vseh fazah življenjskega cikla projekta ne bo imela negativnega vpliva na ta okoljski cilj.

Pri enem okoljskem cilju je bila podana pozitivna ocena (+1). Pri ostalih petih okoljskih ciljih pa je bila podana ocena nevtralnno (0), kar pomeni, da projekt ne bo imel vpliva na te okoljske cilje. Na podlagi samoocene je skupni vpliv projekta na okoljske cilje tako ocenjen kot **ugoden**.

Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe: V skladu z 2. točko 73. člena Uredbe 2021/1060/EU je v programskem obdobju 2021-2027 potrebno zagotoviti odpornost infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let. Podnebna odpornost pomeni proces, s katerim se prepreči, da bi infrastrukturo prizadeli morebitni dolgoročni podnebni vplivi, hkrati pa se zagotovi, da se spoštuje načelo "energetska učinkovitost na prvem mestu" in da je raven emisij toplogrednih plinov, ki izhaja iz projekta, skladna s ciljem podnebne nevtralnosti do leta 2050. Krepitev podnebne odpornosti je proces, ki v razvoj infrastrukturnih projektov vključuje ukrepe za blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega bodo upoštevani ukrepi za blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje.

Podporno dokumentacijo za presojo podnebne odpornosti bo investitor izdelal v ločenem dokumentu, zato zagotavljanja odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe v tem dokumentu ne obravnavamo.

8.5 Prispevek investicijskega projekta z vidika skladnega razvoja ter trajnostnega razvoja družbe

Presoja vplivov projekta na okolje in družbo z vidika ekološkega prispevka projekta ter z vidika trajnostnega razvoja in enakih možnosti, je eno izmed pomembnejših horizontalnih določil evropske kohezijske politike. V nadaljevanju opredeljujemo omilitvene ukrepe predmetnega projekta:

- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje rabe energije, količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- trajnostna dostopnost (spodbujanje dostopnosti za vse skupine prebivalcev oz. koristnikov),
- nediskriminatornost (predvsem z vidika enakih možnosti za vse prebivalce, investitorje oz. koristnike),
- načelo enakosti spolov (upoštevanje Smernic za vključevanje enakosti spolov v mednarodno razvojno sodelovanje in humanitarno pomoč Republike Slovenije),
- načelo spoštovanja temeljnih pravic (skladno z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov),
- zmanjševanje vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen vpliva na okolje za posege, kjer je potrebno),
- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- izboljšanje kakovosti delovnega in bivalnega okolja (predvsem v smislu pozitivnega vpliva na okolje, delo, naravo in kulturno dediščino).

Okoljska učinkovitost: Okoljska učinkovitost bo zagotovljena z ločenim zbiranjem odpadkov, izvedba projekta bo težila k znižanju količin odpadkov, uporabi okolju najboljših in najprijaznejših tehnik ter načinov izvajanja gradbenih del. Prav tako bo s strani strokovnega nadzora spremljan nadzor emisij in tveganj. Po končani gradnji bodo odstranjeni za potrebe gradenj postavljeni provizoriji in ostanki začasnih deponij. V fazi obratovanja se izvaja redno vzdrževanje s katerim se zagotavlja trajnost zgrajene infrastrukture.

Trajnostna dostopnost: V fazi načrtovanja je potrebno posebno pozornost nameniti tudi reševanju vprašanja neoviranega dostopa vsem osebam, uporabnikom območja oziroma vsem uporabnikom stavb in sosednjih stavb ter njihove okolice v času gradnje in uporabe. Zagotovljene bodo enake možnosti dostopa za vse uporabnike. Po izgradnji bo kolesarska steza dostopna za vse skupine občanov.

Nediskriminatornost: Investicijski projekt je načrtovan tako, da bosta izvedba projekta in uporaba objekta zagotavljala enake možnosti vsem koristnikom objekta ne glede na spol, narodnost, raso, vero, individualnost, starost, spolno usmerjenost ali druge osebne okoliščine. Izvedba projekta bo omogočala enake možnosti dostopa in koriščenja za vse koristnike novo urejene infrastrukture za kolesarje.

Načelo enakosti spolov: Investicijski projekt bo upošteval in spodbujal enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevanje vidika enakosti spolov v vseh fazah izvajanja investicijskega projekta.

Načelo spoštovanja temeljnih pravic: Investicijski projekt bo načrtovan in izvajan tako, da bo vključeval standarde in načela človekovih pravic v vseh fazah izvajanja projekta s ciljema, ki sta izboljšanje stanja na področju človekovih pravic in zagotovitev trajnostnega razvoja.

Zmanjševanje vplivov na okolje: Tehnološke rešitve so projektirane v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi in standardi. Izvedba del bo nadzirana s strani strokovnega nadzora, ki bo preverjal, da bo izvedba projekta potekala v skladu z okoljskimi omilitvenimi ukrepi. Do onesnaževanja tal, vode in podtalne vode ne bo prihajalo. Hrup bo pod mejno vrednostjo. Zaradi nove infrastrukture, se pričakuje zmanjšanje avtomobilskega prometa in s tem nižja raba fosilnih goriv ter manjši izpusti TGP.

Učinkovitost izrabe naravnih virov: Pri izvedbi gradbenih del se bo upoštevala učinkovita raba naravnih virov, kar pomeni učinkovita poraba vode, nadomestitev surovin z enakovrednimi substituti in ekonomična poraba energije. Pri gradnji se uporabljajo transportna sredstva in gradbeni stroji, ki so tehnično brezhibni ter le materiali, za katera obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje.

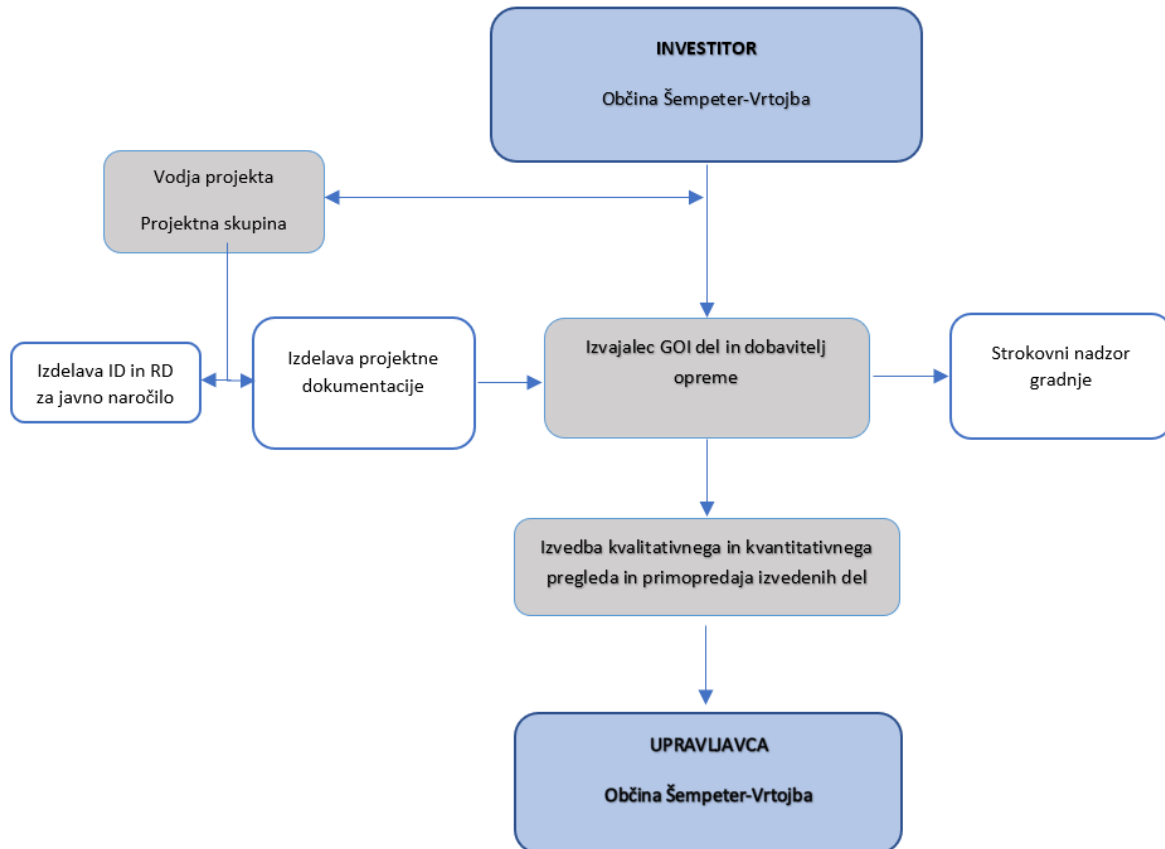
Izboljšanje kakovosti delovnega in bivalnega okolja: Investicijski projekt je načrtovan tako, da bo izvedba projekta in uporaba nove infrastrukture, ki bo zgrajena, pozitivno vplivala na kakovost bivalnega okolja. Z izvedbo investicijskega projekta bo zagotovljena boljša kakovost bivalnega okolja.

Občina Šempeter-Vrtojba bo z investicijskim projektom pospešila uravnotežen socialni, družbeni in gospodarski razvoj. S tem bo zagotovila visoko življenjsko raven, kakovost zdravja ter bivalnega okolja in posledično dvig življenjskega standarda vseh občanov. Primerno razvita javna infrastruktura vpliva na razvoj kraja, občine in regije.

8.6 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Pripravo in izvedbo investicijskega projekta bo vodil investitor in nosilec projekta Občina Šempeter-Vrtojba. Odgovorna oseba investitorja je Milan Turk, župan Občine Šempeter-Vrtojba. Za izvedbo investicijskega projekta bo odgovoren Boštjan Mavrič, Strokovni sodelavec za investicije VII/2-II. Za izvedbo investicijskega projekta Občina Šempeter-Vrtojba ni predvidela posebne organizacije. Občina zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Ključne odločitve glede izvajanja investicijskega projekta bo sprejemal župan občine. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izdelavo investicijske in projektne dokumentacije vodi vodja projekta v sodelovanju s strokovnimi službami Občine Šempeter-Vrtojba. Odgovorni vodja projekta bo redno izvajal vmesne kontrole izvajanja del in oceno porabe sredstev ter v primeru odstopanj ustrezno ukrepal. Ob zaključku projekta se bo pripravilo vsebinsko in finančno poročilo o izvedenem projektu.

Slika 10: Kadrovska organizacija investicijskega projekta



Investitor bo za pripravo projektne in investicijske dokumentacije, pripravo dokumentacije za izvedbo javnega naročila in izvedbo javnega naročila ter izvedbo strokovnega nadzora gradnje najel zunanje izvajalce. Izbor izvajalcev bo opravljen skladno z Zakonom o javnem naročanju (ZJN - 3).

Po izvedbi investicijskega projekta bo s kolesarsko infrastrukturo upravljala Občina Šempeter-Vrtojba.

8.7 Predvideni viri financiranja investicijskega projekta

V nadaljevanju predstavljamo predvideno dinamiko in vire financiranja investicijskega projekta. 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) so predvideni viri financiranja predstavljeni v tekočih cenah.

V virih financiranja so upoštevana tudi nepovratna sredstva iz Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), ki ga je dne 9.5.2025 v Uradnem listu RS objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Višina sofinanciranja znaša 80 % upravičenih stroškov investicijskega projekta.

Tabela 8.3: Dinamika in viri financiranja investicijskega projekta v tekočih cenah

Vir financiranja	pred 2025	2025	2026	2027	SKUPAJ	Delež
Nepovratna sredstva EKP (80 % US)	- €	6.536,00 €	232.000,00 €	289.146,96 €	527.682,96 €	77,04%
KS - EU sredstva (85 %)	- €	5.555,60 €	197.200,00 €	245.774,92 €	448.530,52 €	65,48%
KS - slovenska udeležba (15 %)	- €	980,40 €	34.800,00 €	43.372,04 €	79.152,44 €	11,56%
Lastna sredstva - proračun OŠV	23.514,04 €	3.464,00 €	58.000,00 €	72.286,74 €	157.264,78 €	22,96%
Lastna sredstva OŠV - upravičeni stroški	- €	1.634,00 €	58.000,00 €	72.286,74 €	131.920,74 €	19,26%
Lastna sredstva OŠV - neupravičeni stroški	23.514,04 €	1.830,00 €	- €	- €	25.344,04 €	3,70%
SKUPAJ	23.514,04 €	10.000,00 €	290.000,00 €	361.433,70 €	684.947,74 €	100,00%

Predvideni znesek sofinanciranja, ki ga Občina Šempeter-Vrtojba pričakuje iz sredstev evropske kohezijske politike v tekočih cenah znaša 527.682,96 EUR. Občina Šempeter-Vrtojba bo za izvedbo investicijskega projekta v tekočih cenah zagotovila sredstva v višini 157.264,78 EUR.

8.8 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Investicijski projekt ne bo ustvarjal prihodkov, saj bo uporaba dograjene infrastrukture brezplačna. Pri obratovanju investicijskega projekta bodo nastajali obratovalni stroški, ki so povezani vzdrževanjem in čiščenjem nove infrastrukture. Drugih stroškov v fazi obratovanja ne pričakujemo. Investicijski projekt se v svoji življenjski dobi ne povrne. Finančna analiza v tem primeru ni merodajna za sprejem odločitve o investiciji. Obravnavani projekt je na podlagi finančne analize finančno nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi. Investicijski projekt predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo in ga zato ne moremo primerjati s tržnimi kazalniki upravičenosti izvedbe projektov.

Investicijski projekt je zato potrebno utemeljevati na podlagi ekonomske analize. Koristi, ki jih izvedba predmetne operacije prinaša na družbenem področju:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev občine Šempeter-Vrtojba,
- razvoj trajnostne urbane mobilnosti in izboljšanje kakovosti zraka,
- zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev ter ostalih udeležencev v prometu,
- zmanjšanje družbenih stroškov zaradi manjših prometnih zastojev,
- vzpodbujanje dnevne trajnostne mobilnosti (v službo, trgovino, šolo,...)
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje,
- spodbujanje gibanja in s tem pozitivni vpliv na zdravje,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje primestnih kolesarskih povezav,
- izboljšanje infrastrukturne opremljenosti mesta, ki spodbuja trajnostni razvoj.

Na podlagi vseh naštetih stroškov in koristi lahko v splošnem zaključimo, da bo imel investicijski projekt pozitivne učinke tako na neposredne in posredne uporabnike, širšo javnost ter trajnostni razvoj občine in je kot tak primeren za izvedbo.

9 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

9.1 Potrebna investicijska dokumentacija

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

- za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
- za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
- za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program;
- za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 EUR je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:
 - pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
 - pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
 - kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Vrednost investicijskega projekta v stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost je ocenjena na 663.034,75 EUR. V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, je potrebno za predmetni investicijski projekt izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in investicijski program (IP).

9.2 Potrebna projektna in druga dokumentacija s časovnim načrtom

Za investicijski projekt je že izdelana PZI projektna dokumentacija. Za izvedbo javnega naročila za izbor izvajalca GOI del je potrebno izdelati razpisno dokumentacijo. Za izdelavo je odgovoren investitor. Prav tako bo potrebno opraviti ustrezen izbor izvajalca strokovnega gradbenega nadzora. Izdelava razpisne dokumentacije in izbor izvajalcev bo potekal skladno z določili ZJN-3. Po zaključku investicije bo izbrani izvajalec dolžan pripraviti tudi PID projektno dokumentacijo.

9.3 Ugotovitev smiselnosti izvedbe investicijskega projekta

DIIP obravnava investicijski projekt »Odvodnjavanje in kolesarska steza do Križcijana«. Iz analize obstoječega stanja izhaja potreba po izvedbi investicijskega projekta. Obravnavani cestni odsek predvsem z vidika varnosti ni ustrezno urejen za kolesarje.

V dokumentu sta predstavljeni dve varianti in sicer Varianta 0 »brez investicije« in Varianta 1 »z investicijo«. Kot optimalna varianta izvedbe investicijskega projekta se je izkazala varianta »z investicijo« (Varianta 1).

Cilj investicijskega projekta je ureditev kolesarske steze na odseku lokalne ceste LC 414041 med Vrtojbo in Križcjanom v dolžini 940 m.

Izvedba investicijskega projekta bo izboljšala infrastrukturne pogoje za kolesarjenje in bo prispevala k doseganju zastavljenih ciljev v CPS Občine Šempeter-Vrtojba ter ciljev na regijski, državni ter EU ravni. Predmetna investicija prinaša tudi številne druge pozitivne učinke in bo pospešila socialni, družbeni, gospodarski in trajnostni razvoj občine.

Terminski plan izvedbe predvideva, da se bo investicijski projekt izvajal od januarja 2024 do decembra 2027. Ocenjena vrednost investicije za Varianto 1 v tekočih cenah znaša 561.432,57 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa 684.947,74 EUR. Predvidene vire financiranja predstavljajo lastna sredstva Občine Šempeter-Vrtojba v višini 157.264,78 EUR ter nepovratna sredstva evropske kohezijske politike v višini 527.682,96 EUR.

Glede na navedene razloge in utemeljitve ter na podlagi dejstva, da gre za preišljen investicijski projekt z znanim terminskim planom in zaprto finančno konstrukcijo menimo, da je izvedba investicijskega projekta »Odvodnjavanje in kolesarska steza do Križcijana« v Varianti 1 smiselna in upravičena. Investitorju predlagamo izvedbo investicijskega projekta oz. obravnavo te variante v naslednji fazi izdelave investicijske dokumentacije.