

## **INVESTICIJSKI PROGRAM**

Po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ  
(Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016)

# **SANACIJA OBČINSKE CESTE LC št. 312 151 V STRUNJANU Z IZVEDBO KROŽNEGA KRIŽIŠČA IN AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA**

**Investitor:**  
**Občina Piran**  
**Tartinijev trg 2**  
**6330 Piran**



Piran, september 2023





## KAZALO VSEBINE

1	UVODNO POJASNILO, OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU TER NAVEDBA CILJEV OZIROMA STRATEGIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	7
1.1	Uvodno pojasnilo s povzetkom predhodno izdelane investicijske dokumentacije.....	7
1.2	Predstavitev investitorja .....	7
1.3	Osnovni podatki o izdelovalcu investicijskega programa .....	8
1.4	Namen in cilji investicijskega projekta.....	8
1.5	Povzetek DIIP .....	8
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	9
2.1	Cilji investicije (v obliki fizičnih in finančnih kazalnikov, potrebnih za spremljanje njihovega uresničevanja) .....	9
2.2	Spisek strokovnih podlag .....	10
2.3	Kratek opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante .....	10
2.4	Navedba odgovorne osebe za izdelavo IP, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta.....	10
2.5	Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije.....	11
2.6	Časovni načrt investicijskega projekta.....	11
2.7	Prikaz ocenjene vrednosti, dinamike investiranja ter predvidene finančne konstrukcije investicijskega projekta.....	11
2.8	Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....	12
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB .....	14
3.1	Predstavitev investitorja .....	14
3.2	Predstavitev izdelovalca investicijskega programa .....	15
3.3	Predstavitev upravljavca.....	15
4	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....	16
4.1	Predstavitev Občine Piran.....	16
4.2	Krajinski park Strunjan .....	18
4.3	Pregled in analiza obstoječega stanja.....	20
	Ceste.....	21
	Narava .....	21
	Geološki in hidrološki pogoji.....	21
4.4	Usklajenost operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi .....	22
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....	24
6	OPREDELITEV OSNOVNIH TEHNIČNO-TEHNOLOŠKIH REŠITEV V OKVIRU OPERACIJE .....	25
6.1	SPLOŠNO .....	25
6.2	DIMENZIONIRANJE VOZIŠČNE KONSTRUKCIJE .....	26
6.3	TRASNI ELEMENTI .....	27
6.4	OPIS PROJEKTNE REŠITVE .....	28
	ZASNOVA UREDITVE KOLESARSKIH PASOV.....	28
	ZASNOVA UREDITVE KROŽNEGA KRIŽIŠČA .....	28
6.5	KOMUNALNI VODI .....	30
6.6	PROMETNA SIGNALIZACIJA IN OPREMA.....	30
6.7	UREDITEV PROMETA MED GRADNJO .....	30

7	ANALIZA ZAPOSLENIH IN KADROVSKO ORGANIZACIJSKA STRUKTURA IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	31
7.1	Vpliv investicijskega projekta na zaposlovanje.....	31
7.2	Kadrovsko organizacijska struktura izvedbe investicijskega projekta .....	31
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN PO TEKOČIH CENAH, LOČENO NA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO .....	33
8.1	Navedba osnov in izhodišč za oceno vrednosti investicijskega projekta .....	33
8.2	Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja.....	35
9	ANALIZA LOKACIJE .....	36
9.1	Makro lokacija.....	36
9.2	Mikro lokacija.....	36
9.3	Prostorski akti in ureditveni pogoji.....	38
10	ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE TER ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV PROJEKTA Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI TER SKLADNEGA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE.....	39
10.1	Analiza vplivov na okolje.....	39
10.2	Ocena stroškov za odpravo morebitnih negativnih vplivov na okolje .....	40
10.3	Prispevek investicijskega projekta k trajnostnemu razvoju .....	41
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI.....	44
11.1	Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta s popisom aktivnosti .....	44
11.2	Dinamika investiranja .....	45
11.3	Analiza izvedljivosti investicijskega projekta .....	45
12	FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	47
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI .....	48
13.1	Ekonomska doba investicijskega projekta .....	48
13.2	Projekcija prihodkov investicijskega projekta .....	48
13.3	Projekcija odhodkov investicijskega projekta.....	48
14	PRESOJA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE .....	50
14.1	Finančna analiza investicijskega projekta.....	50
14.1.1	Sklep finančne analize investicijskega projekta .....	54
14.2	Ekonomska analiza.....	54
14.2.1	Družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta .....	55
14.2.2	Določitev konverzijskih faktorjev.....	55
14.2.3	Sklep ekonomske analize investicijskega projekta .....	57
15	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI .....	58
15.1	Analiza tveganj.....	58
15.2	Analiza občutljivosti .....	60
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV .....	62

### KAZALO TABEL

Tabela 1: Ocena skupnih stroškov in dinamika izvedbe invest. projekta v € - stalne cene = tekoče cene.....	11
Tabela 2: Viri in dinamika financiranja po planu nastanka stroškov v € - stalne cene = tekoče cene.....	12
Tabela 3: Rezultati finančne analize stroškov in koristi.....	12
Tabela 4: Rezultati ekonomske analize stroškov investicijskega projekta .....	12
Tabela 5: Prikaz statističnih podatkov za Občino Piran za leto 2021 .....	17
Tabela 6: Ocena skupnih stroškov investicije po strukturi stroškov v € - stalne cene = tekoče cene.....	34
Tabela 7: Ocena skupnih stroškov in dinamika izvedbe investicije v € - stalne cene = tekoče cene .....	35
Tabela 8: Okvirni časovni plan izvedbe investicijskega projekta .....	44
Tabela 9: Ocena skupnih stroškov in dinamika izvedbe investicije v € - stalne cene = tekoče cene .....	45
Tabela 10: Prikaz izračuna virov financiranja investicijskega projekta v € – stalne cene = tekoče cene.....	47
Tabela 11: Prikaz prihodkov in odhodkov investicijskega projekta.....	49
Tabela 12: Prikaz izračuna neto sedanje vrednosti investicijskega projekta.....	52
Tabela 13: Rezultati finančne analize stroškov in koristi.....	52
Tabela 14: Prikaz izračuna likvidnostnega denarnega toka projekta .....	53
Tabela 15: Ekonomska analiza stroškov in koristi.....	56
Tabela 16: Rezultati ekonomske analize stroškov in koristi .....	57
Tabela 17: Prikaz tveganj razvoja projekta in splošna tveganja .....	58
Tabela 18: Prikaz tveganj izvedbe projekta .....	59
Tabela 19: Prikaz tveganj v času obratovanja.....	59
Tabela 20: Prikaz rezultatov finančne analize občutljivosti za izvedbo investicijskega projekta ..	60
Tabela 21: Prikaz rezultatov ekonomske analize občutljivosti za izvedbo investicijskega projekta .....	61

### KAZALO SLIK

Slika 1: Zemljevid Občine Piran.....	16
Slika 2: Strunjanski klif .....	18
Slika 3: Zatočišče ptic v Stjuži .....	19
Slika 4: Večerna zarja nad solinskimi polji .....	19
Slika 5: Laguna Stjuža in solinska polja .....	20
Slika 6: Lokacija mesta predvidene rekonstrukcije kolesarske steze, pločnika in KK.....	20
Slika 7: Pregledna situacija.....	26
Slika 8: Karakteristični prečni profil predvidenega posega s kolesarskim pasom .....	27
Slika 9: Zasnova ureditve krožnega križišča .....	29
Slika 10: Kadrovska organizacija investicijskega projekta .....	32
Slika 11: Prikaz makro lokacije investicijskega projekta .....	36
Slika 12: Križišče LC št. 312 151 in JP št. 640 091.....	37
Slika 13: Mikrolokacija križišča na občinski cesti LC št. 312 151 in JP št. 640 091 na katerem se izvede krožno križišče .....	38



# **1 UVODNO POJASNILO, OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU TER NAVEDBA CILJEV OZIROMA STRATEGIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

## **1.1 Uvodno pojasnilo s povzetkom predhodno izdelane investicijske dokumentacije**

Investicijski program (v nadaljevanju IP) obravnava umestitev kolesarskih pasov na lokalni cesti ob Stjuži v Strunjanu, LC 312 151 (Strunjan – Vila Tartini) in preureditev obstoječega trikrakega križišča na križanju lokalne ceste LC 312 151 Strunjan (ob Stjuži) – parkirišče z javno potjo JP 640 091 Izola – Strunjan (Ronek, Borgola) v Strunjanu v km 0+885. V sklopu preureditve križišča bo izvedeno tudi parkirišče za avtobuse z avtobusno postajo ter postavljena informativna tabla, ki bo pred parkiriščem obveščala goste o zasedenosti parkirišča v Strunjanu.

Z izvedbo projekta »Sanacija občinske ceste LC št. 312 151 v Strunjanu z izvedbo krožnega križišča in avtobusnega postajališča« se izboljšuje prometna infrastruktura območja v Krajinskem parku Strunjan, ki predstavlja edinstven košček narave Tržaškega zaliva. Posebnost krajinskega parka je Stjuža, edina slovenska morska laguna. V okviru parka je izjemen tudi strunjanski klif, ki ga oblikujejo flišne prepadne stene, najvišje v Jadranu. To je hkrati najdaljši odsek neokrnjene obale na celotni 130-kilometrski obalni liniji med Gradežem v Italiji in Savudrijo na Hrvaškem, s katero je zamejen Tržaški zaliv.

Investicijski program je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

## **1.2 Predstavitev investitorja**

Občina Piran je bila ustanovljena z Zakonom o ustanovitvi občin in določitvi njihovih območij (Uradni list RS 60/94/, 69/94 in je imela po podatkih Statističnega urada RS v letu 2021 18.441 prebivalcev. Gostota poseljenosti je nad povprečjem Slovenije in znaša 424 prebivalcev/km<sup>2</sup>. Občina Piran spada v geografsko enoto Koprsko primorje in je razdeljena med holocensko ravnico reke Dragonje in njenega desnega pritoka Drnica ter obalni pas in flišna Šavrinska brda. Najvišja točka v občini je Baretovec pri Padni z 289 m nadmorske višine. Občina Piran je turistično daleč najbolj razvita slovenska občina in eno izmed pomembnejših središč kongresnega, zdraviliškega igralniškega in navičnega turizma v severnem Sredozemlju.

Občina Piran obsega 46,6 km<sup>2</sup> ozemlja in spada v Obalno-kraško regijo, ki je po velikosti med najmanjšimi regijami v Sloveniji, po gospodarski razvitosti pa med bolj razvitimi. Občina Piran meji na Mestno občino Koper in Izola, ter na Republiko Hrvaško. Občino Piran sestavljajo naslednja naselja: Dragonja, Lucija, Nova vas, Padna, Parecag, Piran, Portorož, Seča, Sečovlje, Strunjan, Sv. Peter.

Občino Piran vodi župan Andrej Korenika.

### **1.3 Osnovni podatki o izdelovalcu investicijskega programa**

Zavod GOLEA, s sedežem Trg Edvarda Kardelja 1, Nova Gorica, je bil ustanovljen 23. februarja 2006 z Odlokom o ustanovitvi Mestne občine Nova Gorica in s podporo evropskega programa Inteligentna energija za Evropo. Je v 100 % lasti lokalne uprave. Ena izmed njegovih nalog je podpiranje naložb v javnem sektorju, pri čemer občinam pomaga pri prehodu s pripravljanja dokumentacije na izvajanje naložb. GOLEA ima obsežno strokovno znanje na področju energetske učinkovitosti in obnovljivih virov energije. Njene storitve zajemajo lokalne energetske rešitve in akcijske načrte za trajnostno energijo, študije izvedljivosti, energetske preglede, energetske izkaznice, izdelavo investicijske dokumentacije, spremljanje in preverjanje energetskih računovodskih informacijskih sistemov. Kot energetski upravljavec številnih občin primorske regije in koordinator projektov pogodbenega zagotavljanja prihrankov energije (EPC) ima GOLEA edinstveno priložnost, da deluje kot most med javnim in zasebnim sektorjem. GOLEA je v Sloveniji vodilni koordinator energetskega pogodbenišтва, eden ključnih povezovalcev za ta trg ter podpisnik Kodeksa ravnanja EU za energetske pogodbenišтво.

### **1.4 Namen in cilji investicijskega projekta**

Osnovni namen in cilj investicijskega projekta je ureditev prometne infrastrukture območja v Krajinskem parku Strunjan in posledično povečanje varnosti udeležencev v prometu. Obnovljena infrastruktura bo pozitivno vplivala na varovanje slovenske naravne in kulturne dediščine ter razvoj sonaravnega turizma skladno z Načrtom upravljanja Krajinskega parka Strunjan.

### **1.5 Povzetek DIIP**

Dokument identifikacije investicijskega projekta je bil izdelan v septembru 2023. Dokument je, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in izdelavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016), odgovoril na bistvena vprašanja in dileme glede investicijskega projekta. Kot optimalna varianta izvedbe investicijskega projekta je bila opredeljena Varianta »z investicijo«, ki predvideva izvedbo projekta »Sanacija občinske ceste LC št. 312 151 v Strunjanu z izvedbo krožnega križišča in avtobusnega postajališča«, s katero se bo zagotovilo ustrezne sodobne in kvalitetne prometne površine za vozila in kolesarje.

Pri izdelavi investicijskega programa je bila upoštevana izdelana INZI projektna dokumentacija ter ostale strokovne podlage, ki so bile upoštewane tudi pri izdelavi predhodno izdelanega DIIP-a, zato med dokumentoma ni vsebinskih sprememb, prav tako pa se ne spreminja investicijska vrednost.



## 2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

### 2.1 Cilji investicije (v obliki fizičnih in finančnih kazalnikov, potrebnih za spremljanje njihovega uresničevanja)

Glavni cilj investicijskega projekta je umestitev kolesarskih pasov na lokalni cesti ob Stjuži v Strunjanu, LC 312 151 (Strunjan – Vila Tartini) in preureditev obstoječega trikrakega križišča na križanju lokalne ceste LC 312 151 Strunjan (ob Stjuži) – parkirišče z javno potjo JP 640 091 Izola – Strunjan (Ronek, Borgola) v Strunjanu v km 0+885. V sklopu preureditve križišča bo izvedeno tudi parkirišče za avtobuse z avtobusno postajo ter postavljena informativna tabla, ki bo pred parkiriščem obveščala goste o zasedenosti parkirišča v Strunjanu.

Osnovni namen investicijskega projekta je ureditev prometne infrastrukture območja v Krajinskem parku Strunjan in posledično povečanje varnosti udeležencev v prometu. Obnovljena infrastruktura bo pozitivno vplivala na varovanje slovenske naravne in kulturne dediščine ter razvoj sonaravnega turizma skladno z Načrtom upravljanja Krajinskega parka Strunjan.

#### Splošni cilji izvedbe investicijskega projekta so:

- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje oz. zmanjšanje količin toplogrednih plinov, ki jih proizvaja promet,
- spodbujanje kolesarjenja in ostalih oblik trajnostne mobilnosti,
- spodbujanje trajnostnega turizma,
- povečanje prometne varnosti za vse udeležence v prometu.
- slediti trendom razvoja na področju prostorskega razvoja ter rabe prostora v Občini Piran,
- izboljšati kvaliteto prostora in infrastrukturno opremljenost Krajinskega parka Strunjan.

#### Specifični cilji investicijskega projekta:

- sanacija obstoječe voziščne konstrukcije ceste ob Stjuži v Strunjanu LC 312 151 v celotni dolžini 1120,00 m,
- rekonstrukcija pločnika in izvedba kolesarske steze ob cesti ob Stjuži v Strunjanu LC 312 151 v dolžini 1120,00 m,
- preureditev obstoječega trikrakega križišča na križanju lokalne ceste LC 312 151 Strunjan (ob Stjuži) – parkirišče z javno potjo JP 640 091 Izola Strunjan (Ronek, Borgola) v Strunjanu v km 0+885,
- V sklopu preureditve križišča ureditev parkirišča za avtobuse z avtobusno postajo s postavitvijo informativne table, ki bo pred parkiriščem obveščala goste o zasedenosti parkirišča v Strunjanu.

## 2.2 Spisek strokovnih podlag

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

- INZI projektna dokumentacija »UMESTITEV KOLESARSKIH PASOV IN UREDITEV KROŽNEGA KRIŽIŠČA NA LOKALNI CESTI LC 312 151«, ki jo je pripravilo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, št. projekta NG/023-2023/INZI, avgust 2023,
- Projektantski popis del s predračunom in rekapitulacijo, ki jo je pripravilo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper, št. projekta NG/023-2023/INZI, september 2023,
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Vsa navedena dokumentacija je smiselno upoštevana pri izdelavi investicijske dokumentacije.

## 2.3 Kratak opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante

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

- Varianta »brez investicije« 0: Izhodiščna varianta oz. varianta »brez investicije« (ohranitev obstoječega stanja).
- Varianta »z investicijo« 1: Sanacija občinske ceste LC št. 312 151 v Strunjanu z izvedbo krožnega križišča in avtobusnega postajališča.

Za optimalno varianto izvedbe investicijskega projekta se je izkazala Varianta 1. Varianta »brez investicije« ne rešuje problematike ureditve prometnih in kolesarskih poti, z izvedbo variante »z investicijo« se bo ta problematika rešila, zagotovljena bo večja varnost udeležencev v prometu. Z izvedbo projekta se bo sledilo trendom razvoja na področju prostorskega razvoja ter rabe prostora v Občini Piran, izboljšana bo kvaliteta prostora in infrastrukturna opremljenost Krajinskega parka Strunjan, projekt bo prispeval k razvoju trajnostnega turizma .

Varianta »z investicijo« omogoča uresničevanje strateških ciljev občine, regije, države in EU in je usklajena z občinskimi, državnimi in EU strategijami in cilji, z veljavnimi zakonskimi predpisi in normativi .

## 2.4 Navedba odgovorne osebe za izdelavo IP, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta

Odgovorna oseba investitorja je Andrej Korenika, župan Občine Piran. Odgovorna oseba za izvajanje investicijskega projekta je Rok Humar, vodja urada za gospodarstvo in turizem, Občina Piran.

Odgovorna oseba pripravljavca investicijske dokumentacije je Rajko Leban, direktor, GOLEA, Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica.

## 2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije

Investicijo bo izvajala Občina Piran. Odgovorna oseba investitorja je Andrej Korenika, župan Občine Piran. Odgovorna oseba za izvajanje investicijskega projekta je Rok Humar, vodja urada za gospodarstvo in turizem, Občina Piran.

Za izvedbo investicijskega projekta Občina Piran ni predvidela posebne organizacije. Občina Piran zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izdelavo investicijske in projektne dokumentacije vodi vodja projekta v sodelovanju s strokovnimi službami Občine Piran. 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.

Za izvedbo študij, analiz, pripravo projektne dokumentacije, investicijske dokumentacije ter za izvedbo strokovnega nadzora gradnje so bili in bodo s strani investitorja najeti zunanji izvajalci. Dela se bodo v nadaljevanju oddala v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN - 3).

## 2.6 Časovni načrt investicijskega projekta

Terminski plan izvedbe predvideva, da se bo obravnavani investicijski projekt (od priprave potrebne dokumentacije do izvedbe del) realiziral do aprila 2024. Operativni program priprave in izvedbe investicijskega projekta je podrobneje predstavljen v poglavju 11 tega dokumenta.

## 2.7 Prikaz ocenjene vrednosti, dinamike investiranja ter predvidene finančne konstrukcije investicijskega projekta

Ocena vlaganj po tekočih cenah ni izdelana. 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) za investicijske projekte z dinamiko financiranja krajšo od enega leta ni potreben preračun v tekoče cene. Tekoče cene so tako enake stalnim cenam.

**Tabela 1: Ocena skupnih stroškov in dinamika izvedbe invest. projekta v € - stalne cene = tekoče cene**

Vrsta stroška	Vrednost	DDV	Skupaj z DDV
GOI KK	217.534,56 €	47.857,60 €	<b>265.392,16 €</b>
GOI Kolesarska	505.247,39 €	111.154,43 €	<b>616.401,82 €</b>
<b>SKUPAJ INVESTICIJA</b>	<b>722.781,95 €</b>	<b>159.012,03 €</b>	<b>881.793,98 €</b>
Projektna dokumentacija	22.460,00 €	4.941,20 €	<b>27.401,20 €</b>
Investicijska dokumentacija	4.150,00 €	913,00 €	<b>5.063,00 €</b>
Stroški strokovnega gradbenega nadzora (3 % GOI del)	21.683,46 €	4.770,36 €	<b>26.453,82 €</b>
Ostalo (varnostni načrt, ostali stroški)	15.000,00 €	3.300,00 €	<b>18.300,00 €</b>
<b>ZUNANJI IZVAJALCI</b>	<b>63.293,46 €</b>	<b>13.924,56 €</b>	<b>77.218,02 €</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>786.075,41 €</b>	<b>172.936,59 €</b>	<b>959.012,00 €</b>

Vrednost investicije brez DDV znaša **786.075,41 €**, z vključenim DDV pa znaša **959.012,00 €**.

V tabeli virov financiranja je terminsko prikazan plan nastanka stroškov in posamezni viri, ki so zagotovljeni za financiranje investicijskega projekta. Ker preračun v tekoče cene ni bil izveden, so skladno z določili Uredbe (5. točka tretji odstavek 11. člena) predvideni viri financiranja in dinamika financiranja v tekočih cenah enaki predvidenim virom financiranja in dinamiki financiranja v stalnih cenah.

**Tabela 2: Viri in dinamika financiranja po planu nastanka stroškov v € - stalne cene = tekoče cene**

Vir financiranja	2023	2024	Vrednost	Delež
Občina Piran - lastna udeležba	204.762,88 €	651.249,12 €	<b>856.012,00 €</b>	89,26%
Krajinski park Strunjan	103.000,00 €	- €	<b>103.000,00 €</b>	10,74%
<b>SKUPAJ</b>	<b>307.762,88 €</b>	<b>651.249,12 €</b>	<b>959.012,00 €</b>	<b>100,00%</b>

Investicija bo v višini **103.000,00 €** sofinancirana s strani Krajinskega parka Strunjan, Strunjan 152, 6320 Portorož v okviru izvedenega projekta Trajnostne mobilnosti v območjih ohranjanja narave št. 2550-17-0010. Ostala sredstva za izvedbo investicijskega projekta v višini **856.012,00 €** bo zagotovila Občina Piran.

## 2.8 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

V nadaljevanju so predstavljeni rezultati finančne in ekonomske analize investicijskega projekta.

**Tabela 3: Rezultati finančne analize stroškov in koristi**

Enostavna doba vračanja	se ne povrne	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	-961.589,88	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	-7,74%	%
Finančna relativna NSV	-1,03	EUR
Količnik relativne koristnosti	0,15	

Ugotovitev finančne analize je, da se za identificirani projekt ugotavlja negativna finančna neto sedanja vrednost investicije v višini -961.589,88 EUR, kar pomeni, da diskontirani prihodki (prihranki) projekta v ekonomski dobi pokrijejo diskontirane stroške projekta. Finančna interna stopnja donosnosti je negativna. Ob pričakovanih prilivih iz finančnega toka izračun pokaže, da se investicija v ekonomski dobi projekta ne povrne.

**Tabela 4: Rezultati ekonomske analize stroškov investicijskega projekta**

Enostavna doba vračanja	10,50	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	865.003,65	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	14,00%	%
Ekonomski relativna NSV	1,24	EUR
Ekonomski koeficient K/S	2,14	


ENSV (ekonomska neto sedanja vrednost) pri 5 % diskontni stopnji je pozitivna in znaša 865.004 €, kar pomeni, da je družba v boljšem položaju, če se investicija izvede, ker ob danih predpostavkah koristi presegajo stroške. Ekonomska interna stopnja donosa (IRR) je 14,0 %, kar pomeni, da je vlaganje v takšno investicijo smiselno, saj bi takšne učinke kapitala dosegli pri obrestni meri 14,0 %. Investicija se povrne v 11. letu.

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

#### 3.1 Predstavitev investitorja

INVESTITOR	
Naziv:	Občina Piran
Naslov:	Tartinijev trg 2, 6330 Piran
Odgovorna oseba:	Andrej Korenika, župan
Telefon:	+386 5 671 03 00
Telefax:	+386 5 671 03 08
E-pošta:	<a href="mailto:obcina.piran@piran.si">obcina.piran@piran.si</a>
Matična številka:	5883873000
Davčna številka:	SI29263930
Transakcijski račun:	SI56 0110 0010 0009 070, Banka Slovenije
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Rok Humar, vodja urada za gospodarstvo in turizem
Telefon:	+386 5 671 0363
E-pošta:	<a href="mailto:rok.humar@piran.si">rok.humar@piran.si</a>
Žig in podpis:	

### 3.2 Predstavitev izdelovalca investicijskega programa

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv:	Goriška lokalna energetska agencija GOLEA
Naslov:	Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica
Odgovorna oseba:	Rajko Leban, direktor
Telefon:	+386 5 393 24 60
E-pošta:	rajko.leban@golea.si
Davčna številka:	SI78059038
Matična številka:	2196719000
Transakcijski račun:	SI56 0475 0000 1242 330, Nova KBM d.d.
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Irena Pavliha, dipl.ekon.
Žig in podpis:	

### 3.3 Predstavitev upravljavca

UPRAVLJAVEC	CESTNA INFRASTRUKTURA
Organizacija:	Občina Piran
Naslov:	Tartinijev trg 2, 6330 Piran
Odgovorna oseba:	Andrej Korenika, župan
Telefon:	+386 5 671 03 00
Telefax:	+386 5 671 03 08
E-pošta:	<a href="mailto:obcina.piran@piran.si">obcina.piran@piran.si</a>
Matična številka:	5883873000
Davčna številka:	SI29263930
Transakcijski račun:	SI56 0110 0010 0009 070, Banka Slovenije
Žig in podpis:	

Štetje prometa bo upravljal podjetje Okolje Piran, Arze 1b, 6330 Portorož.

## 4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

### 4.1 Predstavitev Občine Piran

Občina Piran obsega 46,6 km<sup>2</sup> ozemlja in spada v Obalno-kraško regijo, ki je po velikosti med najmanjšimi regijami v Sloveniji, po gospodarski razvitosti pa med bolj razvitimi. Občina Piran meji na Mestno občino Koper in Izola, ter na Republiko Hrvaško. Občino Piran sestavljajo naslednja naselja: Dragonja, Lucija, Nova vas, Padna, Parecag, Piran, Portorož, Seča, Sečovlje, Strunjan, Sv. Peter. Meje občine in ozemlje, ki ga obsega, je razvidno iz spodnje slike.



Slika 1: Zemljevid Občine Piran

Občina je bila ustanovljena z Zakonom o ustanovitvi občin in določitvi njihovih območij (Uradni list RS 60/94/, 69/94) in je imela po podatkih Statističnega urada RS v letu 2021 18.441 prebivalcev. Gostota poseljenosti je nad povprečjem Slovenije in znaša 424 prebivalcev/km<sup>2</sup>. Občina Piran spada v geografsko enoto Koprsko primorje in je razdeljena med holocensko ravnico reke Dragonje in njenega desnega pritoka Drnica ter obalni pas in flišna Šavrinska brda. Najvišja točka v občini je Baretovec pri Padni z 289 m nadmorske višine. Za Piran je značilno submediteransko podnebje. Je najbolj toplo in milo podnebje v Sloveniji, saj vplivi morja blažijo zimski mraz in poletno vročino. Značilne so mile zime in največ sončnih dni v državi. Od pravega sredozemskega podnebja se loči po večji količini padavin in nižjimi temperaturami.



Občina Piran je turistično daleč najbolj razvita slovenska občina in eno izmed pomembnejših središč kongresnega, zdraviliškega, igralniškega in navtičnega turizma v severnem Sredozemlju.

**Tabela 5: Prikaz statističnih podatkov za Občino Piran za leto 2021**

PODATKI ZA LETO 2021	OBČINA	SLOVENIJA
Površina km <sup>2</sup> - 1. januar	44	20.271
Število prebivalcev - 1. julij	18.441	2.107.007
Število moških - 1. julij	9.101	1.058.128
Število žensk - 1. julij	9.340	1.048.879
Gostota naseljenosti - 1. julij	424	104
Naravni prirast	-54	-4.277
Skupni prirast	50	-1.797
Živorajeni (na 1.000 prebivalcev)	7	9
Umrli (na 1.000 prebivalcev)	9,9	11
Naravni prirast (na 1.000 prebivalcev)	-2,9	-2
Skupni selitveni prirast (na 1.000 prebivalcev)	3,5	1,2
Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)	2,7	-0,9
Povprečna starost prebivalcev - 1. julij	46,5	43,8
Indeks staranja - 1. julij	201,3	138,7
Indeks staranja za moške - 1. julij	171,1	116,8
Indeks staranja za ženske - 1. julij	233,3	161,9
Število vrtcev	10	980
Število otrok v vrtcih (po izvajalcu predšolske vzgoje)	582	85.957
Vključenost otrok v vrtce (% med vsemi otroki, starimi 1-5 let)	75	81
Število učencev v osnovnih šolah	1.433	195.414
Število dijakov (po prebivališču)	433	75.414
Število študentov (po prebivališču)	488	81.715
Število študentov (na 1.000 prebivalcev)	26	39
Število diplomantov (na 1.000 prebivalcev)	5	8
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	7.520	900.262
Število delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu)	6.001	900.262
Število zaposlenih oseb (po delovnem mestu)	5.170	804.432
Število samozaposlenih oseb (po delovnem mestu)	831	95.830
Stopnja delovne aktivnosti (%)	64,2	66,7
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.665,36	1.969,59
Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.091,51	1.270,30
Povprečna mesečna bruto plača (indeks, SI=100)	84,6	100
Povprečna mesečna neto plača (indeks, SI=100)	85,9	100
Število podjetij	2.551	211.188
Prihodek podjetij (1.000 EUR)	378.569	137.819.826
Število stanovanj - 1. januar	10.493	864.323
Število stanovanj (na 1.000 prebivalcev)	569	410
Tri- ali večsobna stanovanja (% med vsemi stanovanji)	51	62
Povprečna uporabna površina stanovanj (m <sup>2</sup> )	72,3	83,3
Število osebnih avtomobilov - 31. december	9.920	1.189.457
Število osebnih avtomobilov (na 1.000 prebivalcev) - 31. december	538	564
Povprečna starost osebnih avtomobilov (leta) - 31. december	10,9	10,6
Komunalni odpadki, zbrani z javnim odvozom (tone)	9.420	769.030
Komunalni odpadki zbrani z javnim odvozom (kg/preb.)	511	365

Vir: Statistični urad RS, podatki za leto 2021.

## 4.2 Krajinski park Strunjan

Krajinski park Strunjan je edinstven, ohranjen košček narave Tržaškega zaliva, ki se razkriva skozi podobe, ki jih že tisočletja ustvarja morje. Kažejo se v naravni in kulturni dediščini, ki jima je morje dalo življenje in domačini pomen. Na začetku prejšnjega stoletja je bil Strunjan znan predvsem po pridelavi zgodnje zelenjave in sadja, ki so ju z barkami redno vozili v Trst.

Tako kot vsi slovenski krajinski parki je tudi park Strunjan kulturna krajina, ki je edinstvena prav zaradi svoje morske lege. Lastnost Strunjanskega polotoka je tip poselitve s hišami, raztresenimi sredi večjih obdelovalnih površin, kjer se naselje strnjenega istrskega tipa ni nikoli razvilo. Ravno ugodna morska klima in flišna podlaga sta ustvarili razmere, ki so jih domačini s pridom izkoristili in oblikovali terase za vzgojo zgodnjih kulturnih rastlin.

Naravne danosti morskega obrežja so bile idealne, da so z nasipi, kanali in plitvimi bazeni ta del Strunjanskega zaliva preoblikovali v soline. V času Beneške republike je bila izjemno čista in bela sol pomembno trgovsko blago, ki se na tradicionalen način prideluje še danes. Morje v solinah ni ustvarilo samo soli, ampak je tudi dom za zelo redke rastline in živali, ki so prilagojene zelo slanim tlom.

Posebnost krajinskega parka je Stjuža, edina slovenska morska laguna. V okviru parka je izjemen tudi strunjanski klif, ki ga oblikujejo flišne prepadne stene, najvišje v Jadranu. To je hkrati najdaljši odsek neokrnjene obale na celotni 130-kilometrski obalni liniji med Gradežem v Italiji in Savudrijo na Hrvaškem, s katero je zamejen Tržaški zaliv. Prepadne stene in prodna obala ob vznožju klifa so v celoti prepuščeni naravnim procesom, kjer morje, dež in veter neutrudno preoblikujejo krušljive plasti kamnin in jim rišejo nove poteze.

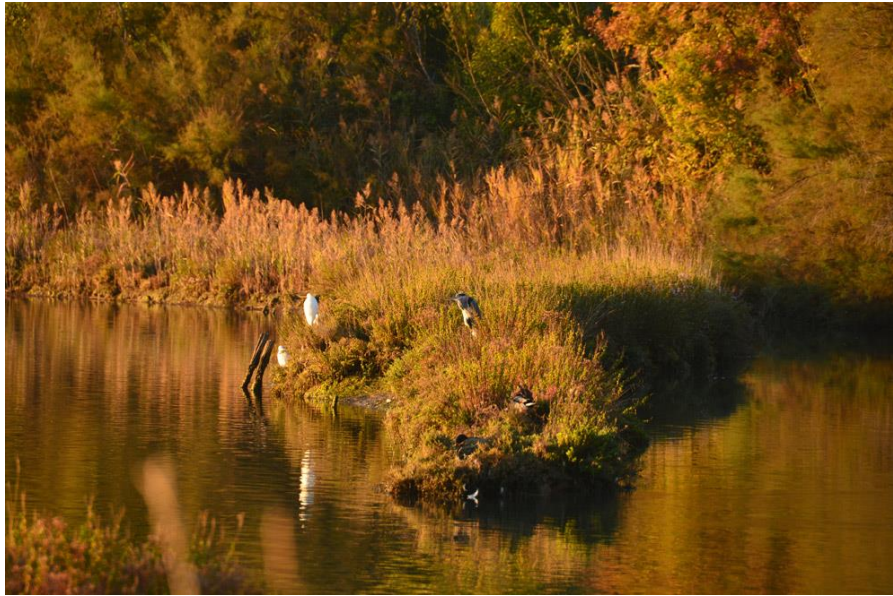
Strunjanski klif je nastal v morju in ostaja z njim združen. Oblikujejo ga prepadne flišne stene, najvišje na Jadranu.



**Slika 2: Strunjanski klif**

Vir: <https://parkstrunjan.si/>

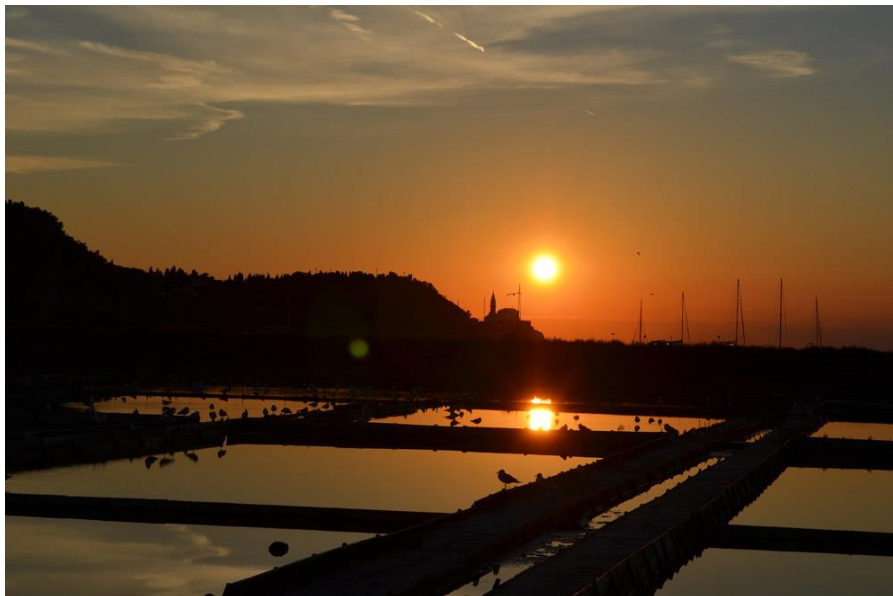
Stjuža je edina slovenska morska laguna, zapuščina naravnega ribogojstva, danes pomembna za vodne ptice, ki si tu poiščejo hrano, skrivališče ali gnezdišče.



**Slika 3: Zatočišče ptic v Stjuži**

Vir: <https://parkstrunjan.si/>

Strunjanske soline so najsevernejše in najmanjše še ohranjene soline v Sredozemlju, kjer piransko sol po tradicionalnem postopku pridobivajo že več kot 700 let.



**Slika 4: Večerna zarja nad solinskimi polji**

Vir: <https://parkstrunjan.si/>

Mozaik življenjskih okolij morskega dela parka z živahnim rastlinskim in živalskim svetom predstavlja »vročo točko« biotske raznovrstnosti slovenskega morja.

Strunjanski polotok skriva mnoge zaklade naravne in kulturne dediščine. Zdravo okolje, pristni običaji, čudoviti razgledi in pestrost živalskega in rastlinskega sveta ponujajo veliko možnosti za aktivno uživanje v naravi.



**Slika 5: Laguna Stjuža in solinska polja**

Vir: <https://parkstrunjan.si/>

### **4.3 Pregled in analiza obstoječega stanja**

Predmet projekta je umestitev kolesarskih pasov na lokalni cesti ob Stjuži v Strunjanu, LC 312 151 (Strunjan – Vila Tartini) in preureditve obstoječega trikrakega križišča na križanju lokalne ceste LC 312 151 Strunjan (ob Stjuži) – parkirišče z javno potjo JP 640 091 Izola – Strunjan (Ronek, Borgola) v Strunjanu v km 0+885. V sklopu preureditev križišča bi se izdelalo tudi parkirišče za avtobuse z avtobusno postajo ter postavilo informativno tablo, ki bi pred parkiriščem obveščalo goste o zasedenosti parkirišča v Strunjanu. Predvidena dolžina rekonstrukcije pločnika in izvedba kolesarske steze znaša 1.120,00 m.



**Slika 6: Lokacija mesta predvidene rekonstrukcije kolesarske steze, pločnika in KK**

Vir: Proj.dok.INZI\_82023, PS Prostor d.o.o., Koper

## **Ceste**

Prometna površina obstoječe ceste ob Stjuži v Strunjanu LC 312 151 (Strunjan – Vila Tartini), ima zelo neravno-nezvezno voziščno površino, ki je posledica več dejavnikov. Ti dejavniki so med drugim promet, vremenske razmere, časovno obdobje uporabe, teren na kateri je bila cesta izgrajena, korenine drevoreda pinij in vzdrževanje.

Ob cesti se na levi strani v smeri stacionaže nahajata pločnik širine 2,25 m in zelenica širine cca. 3,00 m. V zelenici je zasajen drevored pinij. Drevesa so nižje rasti z izraženo plitvo razrastjo koreninskega sistema, kar lahko deloma povezujemo z značilnostjo same drevesne vrste, deloma pa s prilagoditvijo rastlin na dane rastiščne pogoje. Posamezne korenine so razraščene povsem na površini zelenice, plitve korenine pa so na več mestih opazno deformirale in poškodovale (razpokale in nagubale) tudi asfaltno površino pešpoti, cesto in robnike s temelji. Pešpot je bila med tem že rekonstruirana in ni predmet te projektne dokumentacije.

## **Narava**

Lokacija posega se nahaja v neposredni bližini ožjega zavarovanega območja - Naravni rezervat Strunjan – Stjuža.

Na območju posega se v naravi nahajajo ali je možnost nahajanja naslednjih vrst:

- mala bela čaplja (*Egretta garzetta*);
- črnoglavi galeb (*Larus melanocephalus*);
- ozki vrtenec (*Vertigo angustior*);

Na ostale vrste in habitatne tipe zaradi katerih sta bili opredeljeni zgoraj navedeni varovani območji, poseg predvidoma ne bo vplival.

Dodatno naj se upošteva:

- prepreči naj se odlaganje, odmetavanje trdnih ali tekočih odpadkov ter odvečnega ali odpadnega gradbenega materiala na brežino lagune Stjuža ali v samo laguno,
- dela naj se izvajajo v času po sončnem vzhodu do sončnega zahoda,
- Gradbena dela je treba izvajati tako, da ne pride do vnosa invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst,
- Hrupna dela naj se izvede izven gnezditvenega obdobja in selitve ptic, najboljše v poznojesenskem in zimskem času (med oktobrom in februarjem),
- Spremljanje stanja biotske raznovrstnosti ter stanja naravnih vrednot, mora investitor najmanj deset dni pred predvidenim začetkom izvajanja pripravljalnih del o tem obvestiti pristojne organizacije za varstvo narave.

## **Geološki in hidrološki pogoji**

Za obravnavano preplastitev pločnika Geološko-geotehnični elaborat ni potreben. Pločnik se nahaja pretežno na nasipu na flišnem terenu. Privzeta nosilnost tal CBR = 10%. Globina zmrzovanja je  $h_m = 30$  cm.

#### 4.4 Usklajenost operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi

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:

- Strategijo razvoja Slovenije 2030,
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije.
- Strategija razvoja prometa v RS,
- Resolucija o prometni politiki RS
- Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2013 – 2022.
- Regionalnim razvojnim program Regije Istra, Brkini, Kras za obdobje 2021 – 2027

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

**Strategija prostorskega razvoja Slovenije** je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Operacija bo usklajena z naslednjimi cilji prostorskega razvoja:

- Racionalen in učinkovit prostorski razvoj: usmerjenost dejavnosti v prostoru na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnotežen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja;
- Kvaliteten razvoj in privlačnost mest in drugih naselij: zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja z ustrezno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene javne infrastrukture;
- Skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi: skladen razvoj območij;
- Preudarna raba naravnih virov: spodbujanje rabe obnovljivih virov;
- Varstvo okolja: zagotavljanje komunalne opremljenosti obstoječih in novih zemljišč za gradnjo ter racionalno ravnanje s komunalnimi in drugimi odpadki.

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

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

Investicija je usklajena 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 udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu".

V okviru izvajanja **Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2013 – 2022** so kolesarji izpostavljeni kot eno izmed prioriternih področij, z namenom doseganja skupnega cilja in sledenja Viziji 0, predvsem z ukrepi ter preventivnimi aktivnostmi na podlagi prometno-varnostne problematike ter ranljivejših skupin udeležencev v prometu. Hkrati nas zavezuje tudi Evropska listina o varnosti v cestnem prometu, kjer se Javna agencija RS pridružuje večji prometni varnosti v Evropi s ciljem zmanjšanja števila mrtvih v cestnem prometu, ter v okviru katere so posebej izpostavljeni ranljivejši udeleženci ter trend povečevanja prometa kolesarjev v okviru trajnostne mobilnosti in zmanjševanja toplogrednih plinov pod okriljem okoljske politike.

Planirana investicija je usklajena z **Regionalnim razvojnim programom Regije Istra, Brkini, Kras za obdobje 2021 – 2027**. Strateški razvojni cilji, ki so opredeljeni v programu so naslednji:

- Pametna in ustvarjalna regija,
- Dobro povezana regija,
- Regija visoke kakovosti bivanja,
- Trajnostna regija.

Investicijski projekt zasleduje cilje prioritete 3: *Narava, podeželje, kmetijstvo in ribištvo/marikultura, Ukrep 1: Ohranjanje narave in biodiverzitete*, katere cilj je med drugim izgradnja ali obnova javne infrastrukture ter ohranjanje in oživljanje kulturne dediščine - gre za podporo projektom, ki izhajajo iz programov varstva in razvoja zavarovanih območij v regiji in objektov kulturne dediščine in javne kulturne infrastrukture (Park Sečoveljske soline, Krajinski park Strunjan, Naravni rezervat Škocjanski zatok, Park Škocjanske jame, Kulturni spomenik Kobilarna Lipica, grad Štanjel, Socerb, palača Apollonio, pa tudi drugih po obsegu manjših zavarovanih območij ter drugih objektov kulturne dediščine).

**Iz navedenega izhaja, da je investicijski projekt usklajen z občinskimi, regionalnimi, državnimi ter EU strateškimi razvojnimi cilji, strategijami, politikami in programi ter uresničuje javni interes občine Piran urejanja javne infrastrukture.**

## **5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI**

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

Pri dani investiciji analiza tržnih možnosti ni smiselna, saj se s predmetno investicijo za investitorja in upravljavca Občino Piran ne bodo ustvarjali dodatni prihodki.



## **6 OPREDELITEV OSNOVNIH TEHNIČNO-TEHNOLOŠKIH REŠITEV V OKVIRU OPERACIJE**

Tehnično-tehnološke rešitve so povzete po projektni dokumentaciji INZI, ki jo je v avgustu 2023 izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Koper.

Poseg v prostor je opredeljen kot izvedba investicijsko vzdrževalnih del, za izvedbo investicijskega projekta ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja.

### **6.1 SPLOŠNO**

Predmet projektne dokumentacije je umestitev kolesarskih pasov na lokalni cesti ob Stjuži v Strunjanu, LC 312 151 (Strunjan – Vila Tartini) in preureditve obstoječega trikakega križišča na križanju lokalne ceste LC 312 151 Strunjan (ob Stjuži) – parkirišče z javno potjo JP 640 091 Izola – Strunjan (Ronek, Borgola) v Strunjanu v km 0+885. V sklopu preureditev križišča bi se izdelalo tudi parkirišče za avtobuse z avtobusno postajo ter postavilo informativno tablo, ki bi pred parkiriščem obveščalo goste o zasedenosti parkirišča v Strunjanu. Predvidena dolžina rekonstrukcije pločnika in izvedba kolesarske steze znaša 1.120,00 m. Nahaja se na parcelah: 2986/2, 2989/5, 2987/1, 2991/2, 2990/2, 2995/2, 2994/3, 2994/13, 2997/3, 2996/2, 2997/2, 7708/1, 3046/2, 3049/2, 7708/1, 3048/2, 2914/5, 3059/2, 3056/2, 3057/2, 3053/3, 2143/4, 2155/2, 2154/2, 7708/2, 2155/1, 2150/1, 2150/2, 2148/2, 2147/2, 2146/2, 2145/2, 2144/2, 2143/13, 2143/11, 7708/3 vse k.o. Portorož.

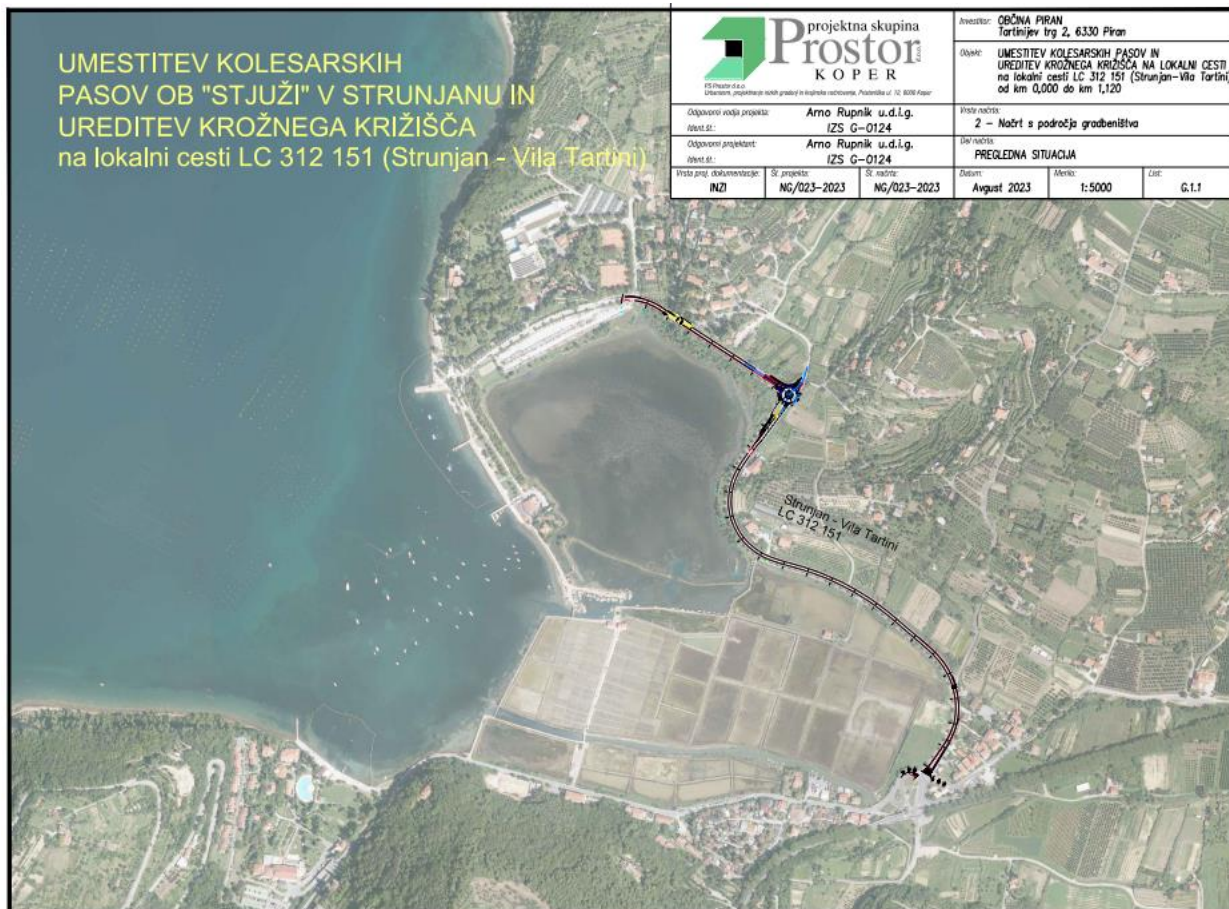
Na tej lokaciji je bila predhodno že izdelana projektna dokumentacija IZP – idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev Rekonstrukcija pločnika in kolesarske steze ob Stjuži v Strunjanu, ob lokalni cesti LC 312 151 in je zasnovana na osnovi projekta: REKONSTRUKCIJA PLOČNIKA ob "Stjuži" v Strunjanu, NG/006-2018, ki ga je izdelalo podjetje PS Prostor d.o.o., Koper.

Zgoraj navedena projektna dokumentacija je bila izdelana na osnovi digitalnega ortofoto posnetka in terenskega ogleda. V tem projektu je obravnavana umestitev kolesarskih pasov na cesti, za katerega je bil izdelan tudi geodetski posnetek.

Glavna dela umestitve kolesarskih pasov se nanašajo na:

- odstranitev obstoječe voziščne konstrukcije - cesta
- odstranitev obstoječih robnikov dimenzij 15/25 cm skupaj s temelji,
- postavitve novih robnikov 15/25 in 10/20 cm,
- sanacija obstoječe tamponske podlage v povprečju za cca. 15 cm,
- uvaljanje tampona na predpisano nosilnost,
- izvedba AB plošč kot koreninske zapore
- čiščenje obstoječih požiralnikov
- preplastitev ceste,

- izvedba talne prometne signalizacije
- izvedba vertikalne prometne signalizacije,
- ureditev obstoječe zelenice z dodajanjem humusa in zatravitvijo.



Slika 7: Pregledna situacija

Vir: Proj.dok.INZI\_82023, PS Prostor d.o.o., Koper

## 6.2 DIMENZIONIRANJE VOZIŠČNE KONSTRUKCIJE

Predvidena je naslednja voziščna konstrukcija:

### **Zgornji ustroj ceste:**

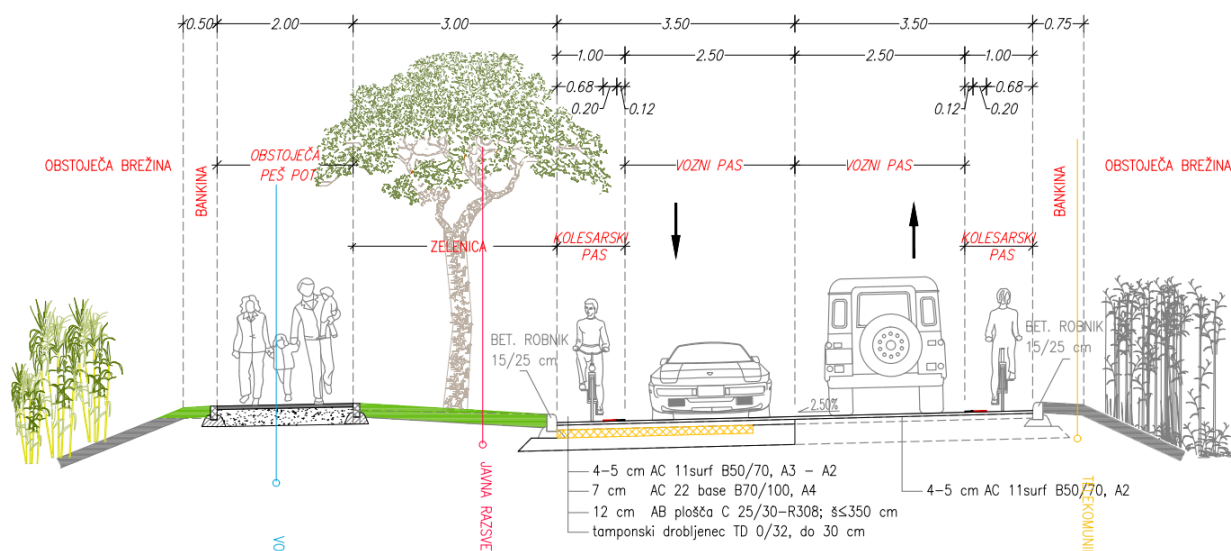
- 4 cm AC 11 surf B70/100, A3 oziroma A2
- 7 cm AC 22 base B50/70, A3
- 12 cm AB plošča C 25/30-R308;  $\delta \leq 350$  cm
- 20-25 cm tamponski drobljenec TD 0/32 mm
- Geotekstil po potrebi

### **Zgornji ustroj kolesarske steze:**

- 5 cm AC 8 surf B70/100, A5
- 25-30 cm tamponski drobljenec TD 0/32 mm
- Geotekstil

V celotni dolžini ceste 1120,00 m se v celotni širini odstrani obrabni sloj asfalta. Na levi strani vozišča (gledano v smeri stacionaže) se na lokacijah, prikazanih v priloženih grafičnih prilogah,

odstrani nosilna asfaltna konstrukcija in tampon v debelini do zemeljskega planuma vozišča. Na teh lokacijah se položi nov tampon in nanj 12 cm debela AB plošča, ki mora dosežati višino 7 cm pod koto nosilne plasti asfalta. Po času ko AB plošča doseže ustrezno trdnost se lahko položi še nosilni in obrabni sloj asfalta kot prikazano v KPP.



**Slika 8: Karakteristični prečni profil predvidenega posega s kolesarskim pasom**

Vir: Proj.dok.INZI\_82023, PS Prostor d.o.o., Koper

Med fazo strjevanja se izvede čiščenje požiralnikov odvodnjavanja padavinske vode. Na območju KK se kolesarski pas na desni strani ceste v smeri stacionaže postavi izza robnika in tam izvede kolesarska steza, ki se zaključi na izvozu krožnega križišča v smeri proti Ronek-Borgola. Od tega izvoza se v smeri proti hotelu Svoboda se kolesarska steza izteče na kolesarski pas. V smeri od hotela proti KK se kolesarski pas zamakne na bodočo kolesarsko stezo ob obstoječi pločnik in tam poteka do zadnjega parkirnega mesta za avtobuse, kjer preči zelenico nazaj na kolesarski pas na cesti.

Tamponska površina mora biti solidno obdelana in utrjena, pod pohodnimi površinami na  $E_{v2} \geq 80 - 100$  Mpa,  $E_{v2}/E_{v1} \leq 2,4$ , zgoščenost  $\geq 98\%$ . Tamponski material je iz drobljenca granulacije 0,06/32 mm ter tako po presejni krivulji kot granulaciji ustreza veljavnim tehničnim predpisom.

### 6.3 TRASNI ELEMENTI

Kolesarska pasova in cesta na območju Stjuže v Strunjanu zajema naslednje trasne elemente:

- **LC 312 151 od km 0,000 do km 1,120:**

- dolžina odseka	$l = 1120$ m
- širina ceste	$\check{s} = 7,00$ m
- širina kolesarskega pasu	$\check{s} = 1,00$ m
- širina zelenice	$\check{s} = 3,00$ m
- širina bankine za robnikom	$\check{s} = 0,50$ m
- min. radij horizontalne krivine	$R_{hmin} = 16$ m

- prečni sklon ceste

$q = \pm 2,5 \%$

Vsi horizontalni in vertikalni elementi po preplastitvi ostajajo enaki obstoječim. V kolikor bo to potrebno se betonski robniki 15/25 cm se vgrajujejo na isto/prilagojeno (če se je robnik posedel in/ali poškodoval) višino kot predhodno.

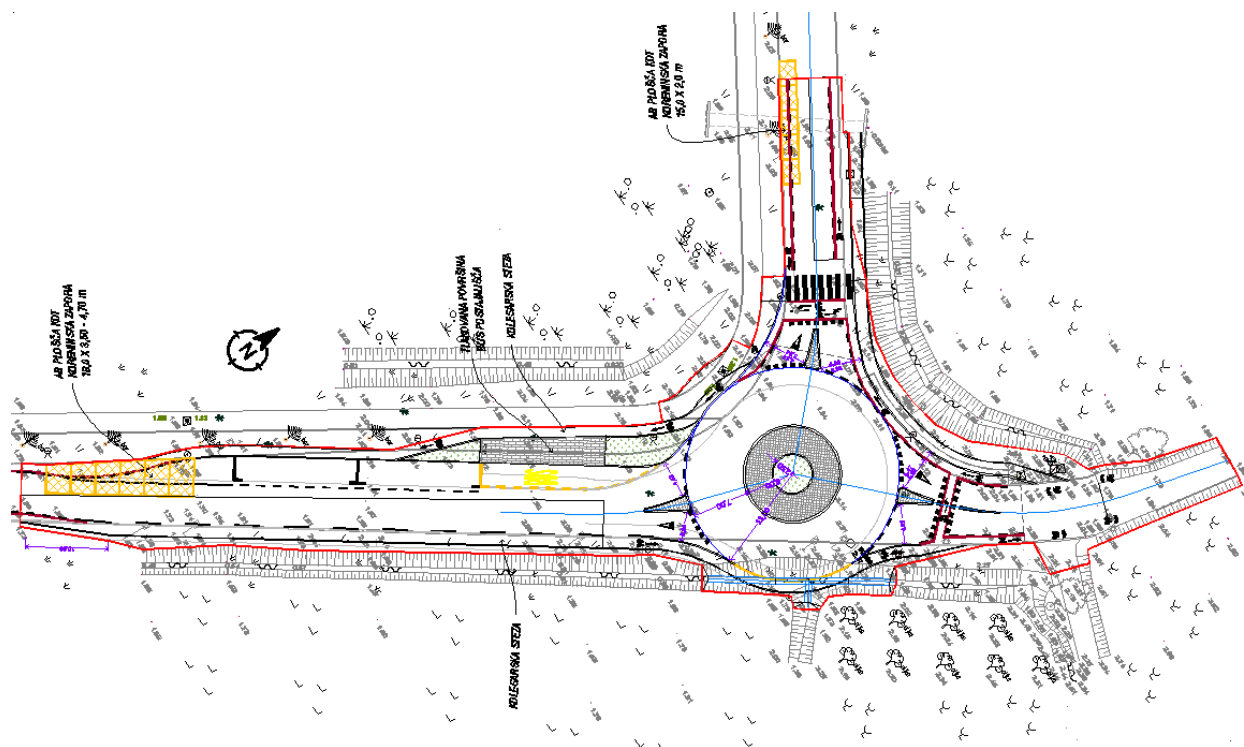
#### **6.4 OPIS PROJEKTNE REŠITVE**

##### **ZASNOVA UREDITVE KOLESARSKIH PASOV**

Projektna rešitev predvideva odstranitev asfaltne obrabne površine po celotni trasi. Kjer so korenine ali drugi dejavniki povzročili degradacijo vozišča se na teh lokacijah izvede sanacija tampona (v gradbeni situaciji označeno z modro šrafuro), oziroma (v gradbeni situaciji označeno z rumeno šrafuro) se izvede AB plošča debeline 12 cm. Ta plošča služi tudi hkrati kot koreninska zapora. Poudariti je potrebno, da je nujno izvesti čiščenje požiralnikov in odvodnih cevi, da zagotovimo trajnost tega posega sanacije. Med km 1.0+000,00 m in 1.0+040,00 m se predvidi umirjevalna trapezna ploščad s prehodom za pešce. Po izvedbi obrabne plasti vozišča se na slednjem izvede vsa potrebna horizontalna signalizacija s poudarkom na umestitvi obojestranskih kolesarskih pasov, ki je tudi osnovni namen te dokumentacije. Rekonstrukcija vozišča je samo posledica zagotavljanja varnosti kolesarjev v takem prometnem režimu. Po izvedbi talne signalizacije se izvede še vertikalna. V križišču pred začetkom te ceste se izvede dodatna talna prometna signalizacija s poudarkom na varnost kolesarjev v prometu. Detajlnejši posegi so razvidni iz priloženih grafičnih prilog. Posegi na zelenici oziroma izven cestišča niso predvideni razen v primeru čiščenja meteornih odvodnikov ali zamenjavi cestnih robnikov. Kolesarski pas, ki se prestavi izven območja cestišča in na ločeno površino (kolesarska steza) se nahaja na območju Krožnega križišča in ni predmet te projektne dokumentacije.

##### **ZASNOVA UREDITVE KROŽNEGA KRIŽIŠČA**

Idejna zasnova ureditve križišča je izdelana na podlagi DOF posnetka ter geodetskega posnetka. Predvidena je ureditev z enopasovnim krožnim križiščem premera 26 m, kar ga uvršča med majhna urbana krožna križišča z okvirno kapaciteto do 15.000 vozil na dan. Širina vozišča je 6,00 - 7,00 m, širina povoznega, tlakovanega dela središčnega otoka je 7,00 - 6,00 m, premer ne povozne zelenice je 5,00 – 6,00 m. Uvozni kraki se v skladu s projektno dokumentacijo za izvedbo kolesarske steze ne zožijo. Na kraku iz smeri Strunjana, ki je trenutno razširjen zaradi levih zavijalcev, se izvede avtobusno postajališče in dve parkirni mesti za avtobuse. Prehod v rešitev iz predvidene dokumentacije se izvede na mestu razširitve obstoječe ceste na kraku iz smeri Strunjana ter v območju krožišča v smeri proti parkirišču. Kolesarska steza izvede ob pločniku v dolžini avtobusne postaje in dveh parkirnih mest za avtobuse.



**Slika 9: Zasnova ureditve krožnega križišča**

Vir: Proj.dok.INZI\_82023, PS Prostor d.o.o., Koper

Sistem odvodnje ostaja nespremenjen, prav tako ostanejo enaki vzdolžni padci vozišča. Zaradi zahteve po obračanju velikih – turističnih avtobusov je minimalni radij, ki dopušča obračanje 23,00 m. Glede na to, da ni želen poseg krožnega križišča v smer zatoka – Stjuže in v smeri proti vzhodu kjer se nahajajo kmetijske površine je lokacija krožnega križišča postavljena tako, da zadovoljuje tema dvema kriterijema. Kolesarska steza, ki poteka ob (izven) cesti v območju KK poteka tako preko melioracijskega jarka. Da bi omogočili tako izvedbo je potrebno v jarek položiti kanalizacijske cevi premera vsaj 80,00 cm. Vzdolžni skloni teh cevi popolnoma sledi vzdolžnemu padcu obstoječega jarka. Cevi se položi na peščeni planum podložen z ločevalnim geosintetikom. Betonske cevi se obbetonira na spojih tako, da se zagotovi tesnost spojev.

Na treh vstopno izstopnih mestih se izvede AB vtočno/iztočna glava. V sklopu izgradnje krožnega križišča so predvidena minimalna gradbena dela na povoznih tlakovanih otokih ter sprememba vertikalne in horizontalne prometne signalizacije. Preko kraka proti hotelu Svoboda in proti Belvederju se uredijo prehod za pešce in prehod za kolesarje na ustrezni razdalji od krožnega križišča. V tej smeri se krak izvede v dolžini cca 50,00 m tako da se najnižja točka vozišča dvigne za 10,00 – 20,00 cm. S tem ukrepom omilimo zastajanje padavinske vode na območju kmetijskega priključka. Geometrija krožnega križišča omogoča 180° obračanje merodajnemu vozilu (turistični avtobus). Prevoznost je omogočena s preseganjem preko povoznih tlakovanih otokov. Kandelabri javne razsvetljave na območju krožnega križišča se postavijo na novo po načrtu cestne razsvetljave. Na situaciji izvedbenega načrta je vrisana ureditev na območju krožnega križišča vključno z rešitvijo kolesarske steze. Poleg krožnega križišča bi se pred krožnim križiščem izdelalo avtobusno postajališče ter parkirišče za dva avtobusa, kjer bo lahko avtobusi dovažali dnevne goste in obiskovalce. Na uvozu na parkirišče

ter izvozi iz parkirišča bi se vgradilo tuljave za štetje prometa, ki bi preko informativne table pred krožnim križiščem obveščalo obiskovalce o zasedenosti parkirišča.

## **6.5 KOMUNALNI VODI**

Dodatno se na območju preplastitve ceste nahajajo trije (3) pokrovi kanalizacijskih jaškov fekalne kanalizacije ter en (1) jašek podzemnih elektro energetskih naprav oz. vodovodnih kap, ki jih bo pri preplastitvi potrebno ustrezno prilagoditi novi niveleti.

Na lokaciji kjer bo izvedena omrežna priključna točka (kmetijski priključek na cesti v smeri Ronek, Borgola), investitor predvidi vgradnjo dovodne komunikacijske omarice in zagotovi ustrezní cevni dovod do objekta. V primeru kovinske dovodne komunikacijske omarice mora biti le-ta ozemljena na skupno ozemljilo objekta. Dovodna komunikacijska omarica mora biti grajena na mesto, kjer je omogočen 24 urni dostop.

## **6.6 PROMETNA SIGNALIZACIJA IN OPREMA**

Po celotni dolžini trase (z izvzetjem krožnega križišča) se na vozišču uredi horizontalna signalizacija. Na obnovljenem vozišču, vriše redeč ločilna črta 5233 – kolesarski pas širine 20 cm v kombinaciji s kratko prekinjeno črto 1-1-1 m širine 10 cm. Dodatno se cesto, križišča in priključke opremi še s ustreznimi piktogrami. Potrebno bo izvesti novo talno signalizacijo na območjih prehodov za pešce ter na lokaciji posamičnih priključkov tudi za kolesarje razvidno iz prilog G.2.2.1, G.2.2.2 in G.2.2.3. Vertikalna prometna in turistična signalizacija, bo potrebno dodatno posodobiti tako, da bo ustrezala novim prometnim razmeram. Dodatno se je izvedla preveritev varnosti v prometu (RSA) in po preveritvi so se upoštevale pripombe in umestile v grafični del prilog.

Posebne prometne opreme na obravnavanem odseku ni predvidene izvemoma trapezne ploščadi.

## **6.7 UREDITEV PROMETA MED GRADNJO**

V času gradnje bo potrebno promet umiriti oziroma izvajati izmenično pomično polovično zaporo vozišča. Gradbišče se od vozišča loči s pokončnimi tablami in ustrezno prometno uredi, kar bo predmet elaborata začasne prometne ureditve v času zapore.

Zagotovljeni bodo morali biti dovozi (2) do dostopnih poti na območju Stjuže.

## **7 ANALIZA ZAPOSLENIH IN KADROVSKO ORGANIZACIJSKA STRUKTURA IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

### **7.1 Vpliv investicijskega projekta na zaposlovanje**

Vpliv investicijskega projekta na zaposlenost ima posredne in neposredne učinke. Med neposredne učinke štejemo tista delovna mesta, ki so potrebna za nemoteno obratovanje investicijskega projekta. Med posredne učinke pa štejemo delovna mesta, ki se odprejo v času izvajanja investicijskega projekta. Poleg neposrednih in posrednih delovnih mest je potrebno omeniti tudi vzporedna delovna mesta. Vzporedna delovna mesta so dodatne zaposlitve zaradi vzporednih dejavnosti, ki jih bo omogočal investicijski projekt (novi obrtniki, podjetniki).

Neposredna delovna mesta: Izvedba projekta ne bo imela neposrednega vpliva na dodatno zaposlovanje v času izvajanja projekta. Investitor bo z lastnimi kadri zagotovil izvedbo investicijskega projekta ter kasnejše upravljanje in vzdrževanje. Občina Piran že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki ima izkušnje z izvedbo podobnih investicijskih projektov ter upravljanjem in vzdrževanjem stavb. Občina Piran z izvedbo investicijskega projekta ohranja število delovnih mest, nova zaposlovanja v okviru izvedbe tega projekta niso predvidena.

Posredna delovna mesta: Investicija bo omogočila morebitno posredno dodatno zaposlovanje v podjetjih, ki bodo izbrana za izvedbo investicijskega projekta na obravnavanem območju.

Vzporedna delovna mesta: Vzporedna delovna mesta so dodatne zaposlitve zaradi vzporednih dejavnosti, ki jih bo omogočal obravnavani investicijski projekt. Zaradi izvedbe projekta in izboljšanja prometnih razmer v kraju je pričakovati pozitiven vpliv investicijskega projekta na povečanje vzporednih delovnih mest v občini ter posredno tudi pozitivni vpliv na gospodarski, okoljski in družbeni razvoj.

Načrtovani projekt bo vplival na zaposlovanje predvsem z ustvarjanjem posrednih in vzporednih delovnih mest. Brez izvedbe projekta ne bo ustvarjenih možnosti za odpiranje novih posrednih in vzporednih delovnih mest v času izvajanja projekta kot tudi za čas trajanja projekta in tudi po njegovem zaključku, prav tako ne bodo nastale družbeno-ekonomske koristi, ki jih izvedba projekta prinaša.

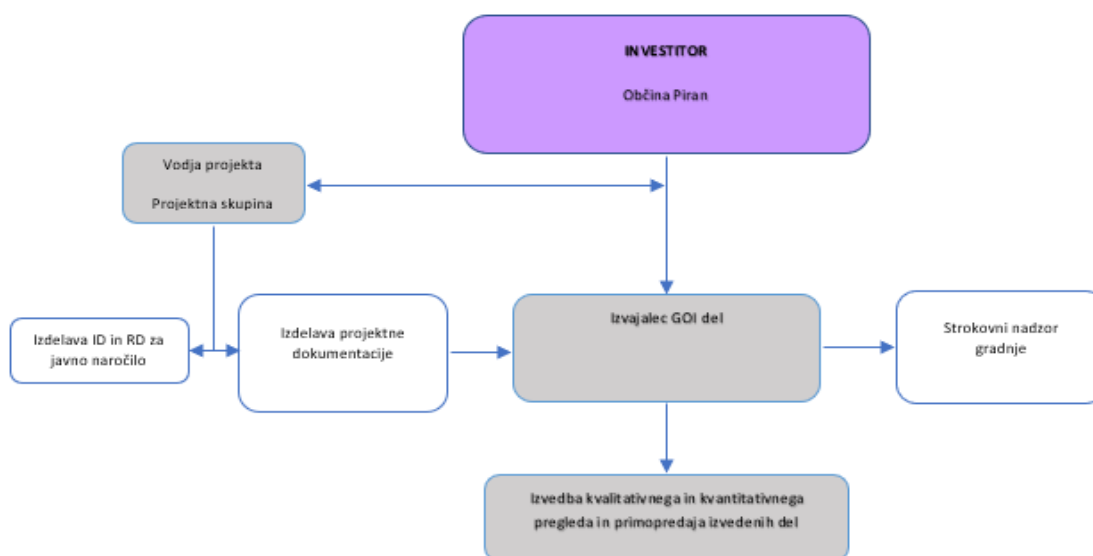
### **7.2 Kadrovska organizacijska struktura izvedbe investicijskega projekta**

Investicijo bo izvajala Občina Piran. Odgovorna oseba investitorja je župan Občine Piran, Andrej Korenika. Odgovorna oseba za izvajanje investicije je Rok Humar, vodja urada za gospodarstvo in turizem, Občina Piran. Za izvedbo investicijskega projekta Občina Piran ni predvidela posebne organizacije. Občina Piran zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Pregled, koordinacijo in nadzor nad izdelavo investicijske in

projektne dokumentacije vodi vodja projekta v sodelovanju s strokovnimi službami Občine Piran. 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.

Ključne naloge pri izvedbi investicijskega projekta so:

- priprava časovnega načrta izvajanja investicije,
- pregled pripravljene projektne dokumentacije in projektantskih popisov,
- objava javnega naročila in izbor izvajalca GOI del,
- vodenje postopka za izbiro izvajalca in nadzornika gradnje,
- koordinacija izvajanja projekta in ustrezno ukrepanje v primeru odstopanj,
- ocenjevanje doseženih rezultatov projekta glede na zastavljene cilje,
- spremljanje finančnega načrta,
- priprava končnega poročila o izvedeni investiciji.



**Slika 10: Kadrovska organizacija investicijskega projekta**

Za izvedbo študij, analiz, pripravo projektne dokumentacije, investicijske dokumentacije ter za izvedbo strokovnega nadzora gradnje so bili in bodo s strani investitorja najeti zunanji izvajalci. Dela se bodo oddala v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN - 3).



## **8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN PO TEKOČIH CENAH, LOČENO NA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO**

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

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

### **8.1 Navedba osnov in izhodišč za oceno vrednosti investicijskega projekta**

Investicijske stroške smo prikazali kot vse izdatke in vložke v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na izvedbo investicije. Ocena vrednosti investicijskega projekta temelji na naslednjih predpostavkah:

- stroški izdelave projektne in investicijske dokumentacije so določeni na osnovi prejetih in potrjenih ponudb/naročilnic,
- stroški izvedbe GOI del so določeni na podlagi projektantskega popisa, ki ga je pripravilo podjetje PS Prostor d.o.o., Pristaniška ulica 12, 6000 Koper v septembru 2023,
- stroški strokovnega gradbenega nadzora so ocenjeni v višini 3 % od vrednosti GOI del,
- ostali stroški so določeni na podlagi izkušenj investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije pri podobnih projektih,
- nepredvidena dela v višini 3% GOI del,
- DDV je upoštevan v višini 22 % za vsa dela, ki so predmet obdavčitve skladno z ZDDV-1,
- stalne cene izvedbe investicije so podane za september 2023.

V naslednji tabeli so prikazani ocenjeni stroški za celoten investicijski projekt.

Tabela 6: Ocena skupnih stroškov investicije po strukturi stroškov v € - stalne cene = tekoče cene

VRSTA DEL/OBJEKT	novelacija IP
<b>GRADBENA IN OBRTNIŠKA (GOI) DELA</b>	
Preddela KK	23.322,00 €
Preddela kolesarska	102.707,25 €
Zemeljska dela KK	9.213,60 €
Zemeljska dela kolesarska	3.789,50 €
Voziščna konstrukcija KK	144.655,00 €
Voziščna konstrukcija kolesarska	338.699,70 €
Odvodnjavanje KK	3.180,00 €
Odvodnjavanje kolesarska	300,00 €
GOI KK	6.235,00 €
GOI kolesarska	34.250,00 €
Oprema ceste KK	2.633,00 €
Oprema ceste kolesarska	10.785,00 €
Osvetlitev in štetje vozil park. KK	21.960,00 €
Nepredvidena dela 3 % KK	6.335,96 €
Nepredvidena dela 3 % kolesarska	14.715,94 €
<b>SKUPAJ GOI DELA</b>	<b>722.781,95 €</b>
<b>STROŠKI STORITEV ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	
Projektna dokumentacija	22.460,00 €
Investicijska dokumentacija	4.150,00 €
Stroški strokovnega gradbenega nadzora (3 % GOI del)	21.683,46 €
Ostalo (varnostni načrt, ostali stroški)	15.000,00 €
<b>SKUPAJ STROŠKI ZUNANJIH STORITEV</b>	<b>63.293,46 €</b>
<b>VSE SKUPAJ BREZ DDV</b>	<b>786.075,41 €</b>
DDV	172.936,59 €
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>959.012,00 €</b>

Skupna ocenjena vrednost v stalnih cenah za investicijski projekt brez DDV znaša **786.075,41 €**, DDV znaša **172.936,59 €**, vrednost investicijskega projekta z vključenim DDV pa znaša **959.012,00 €**.

## 8.2 Ocena investicijskih stroškov in dinamika investiranja

Ocena investicijskih vlaganj po stalnih cenah je izdelana na osnovi terminskega plana, ki je predstavljen v poglavju 11 tega dokumenta. Predvidoma se bo investicija fizično izvajala v letih 2023 in 2024. Stalne cene so podane za september 2023.

**Tabela 7: Ocena skupnih stroškov in dinamika izvedbe investicije v € - stalne cene = tekoče cene**

Vrsta stroška	2023	2024	Skupaj
GOI KK	156.624,88 €	60.909,68 €	<b>217.534,56 €</b>
GOI Kolesarska	50.524,74 €	454.722,65 €	<b>505.247,39 €</b>
<b>SKUPAJ INVESTICIJA</b>	<b>207.149,62 €</b>	<b>515.632,33 €</b>	<b>722.781,95 €</b>
Projektna dokumentacija	22.460,00 €	- €	<b>22.460,00 €</b>
Investicijska dokumentacija	4.150,00 €	- €	<b>4.150,00 €</b>
Stroški strokovnega gradbenega nadzora (3 % GOI del)	6.505,04 €	15.178,42 €	<b>21.683,46 €</b>
Ostalo (varnostni načrt, ostali stroški)	12.000,00 €	3.000,00 €	<b>15.000,00 €</b>
<b>ZUNANJI IZVAJALCI</b>	<b>45.115,04 €</b>	<b>18.178,42 €</b>	<b>63.293,46 €</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>252.264,66 €</b>	<b>533.810,75 €</b>	<b>786.075,41 €</b>
DDV	55.498,22 €	117.438,37 €	172.936,59 €
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>307.762,88 €</b>	<b>651.249,12 €</b>	<b>959.012,00 €</b>

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) za investicijske projekte z dinamiko financiranja krajšo od enega leta ni potreben preračun v tekoče cene. Tekoče cene so tako enake stalnim cenam.

## 9 ANALIZA LOKACIJE

### 9.1 Makro lokacija

Kohezijska regija: Zahodna Slovenija

Statistična regija: Obalno Kraška statistična regija

Občina: Piran



Slika 11: Prikaz makro lokacije investicijskega projekta

### 9.2 Mikro lokacija

Predmet projekta je umestitev kolesarskih pasov na lokalni cesti ob Stjuži v Strunjanu, LC 312 151 (Strunjan – Vila Tartini) in preureditve obstoječega trikrakega križišča na križanju lokalne ceste LC 312 151 Strunjan (ob Stjuži) – parkirišče z javno potjo JP 640 091 Izola – Strunjan (Ronek, Borgola) v Strunjanu v km 0+885. V sklopu preureditev križišča bi se izdelalo tudi parkirišče za avtobuse z avtobusno postajo ter postavilo informativno tablo, ki bi pred parkiriščem obveščalo goste o zasedenosti parkirišča v Strunjanu. Predvidena dolžina rekonstrukcije pločnika in izvedba kolesarske steze znaša 1.120,00 m.

Nahaja se na parcelah: 2986/2, 2989/5, 2987/1, 2991/2, 2990/2, 2995/2, 2994/3, 2994/13, 2997/3, 2996/2, 2997/2, 7708/1, 3046/2, 3049/2, 7708/1, 3048/2, 2914/5, 3059/2, 3056/2, 3057/2, 3053/3, 2143/4, 2155/2, 2154/2, 7708/2, 2155/1, 2150/1, 2150/2, 2148/2, 2147/2, 2146/2, 2145/2, 2144/2, 2143/13, 2143/11, 7708/3 vse k.o. Portorož.



**Slika 12: Križišče LC št. 312 151 in JP št. 640 091**

Vir: Proj.dok.INZI\_82023, PS Prostor d.o.o., Koper

Na križišču se izvede krožno križišče, pred vstopom v katerega se postavi elektronsko tablo, ki bo prikazovala zasedenost javnega parkirišča ob Stjuži v Strunjanu, s katerim upravlja Javno podjetje Okolje. Uredi se tudi eno (1) avtobusno postajališče in dve (2) parkirni mesti za avtobus.



**Slika 13: Mikrolokacija križišča na občinski cesti LC št. 312 151 in JP št. 640 091 na katerem se izvede krožno križišče**

Vir: Proj.dok.INZI\_82023, PS Prostor d.o.o., Koper

### 9.3 Prostorski akti in ureditveni pogoji

Investicijski projekt je usklajen s prostorskimi akti Občine Piran.

Območje se v pretežnem delu ureja s Prostorskimi ureditvenimi pogoji (PUP) za območja planskih celot 1, 8, 9, 11 in 13 v občini Piran (Ur. objave št. 34/90, 4/91, 54/02, 3/04, 28/08, 15/09, 4/10); le zelo majhen del, zahodno od križišča lokalne ceste LC 312 151 in javne poti JP 813 761, pri parc. št. 2109/3, k. o. Portorož, se ureja z Ureditvenim načrtom zdravilišče Strunjan (Ur. objave PN, št. 38/97, 7/02).

## **10 ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE TER ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV PROJEKTA Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI TER SKLADNEGA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE**

### **10.1 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 kasnejšem obratovanju 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 bodo kot takšni sprejemljivi za okolje. Trajni vplivi zaradi izvedbe projekta niso pričakovani.

#### **Pričakovani vplivi na okolje v času izvajanja del in v času uporabe**

V času izvajanja del se pričakuje možne vplive na okolje, ki bodo kratkoročno vplivali na posamezne sestavine okolja. Za čim manjše vplive je potrebno posebno pozornost nameniti varstvenim ukrepom, da izvedbena dela ne bodo povzročala škodljivih vplivov na okolje. V času uporabe ni predvidenih negativnih vplivov na okolje. Vpliv na okolje po posameznih sklopih je predstavljen v nadaljevanju:

- **Tla in voda:** Največji vpliv na tla bo v času gradbenih del. V tem času obstaja nevarnost, da zaradi nepredvidenih dogodkov ali neustreznega vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije pride do onesnaženja. Za preprečitev tega bodo sprejeti ustrezni ukrepi pri organizaciji gradbišča in podane zahteve po ustreznem vzdrževanju gradbene in strojne opreme. Po izvedbi investicije, ni predvidenih negativnih vplivov na tla in in vodo.
- **Zrak:** V času gradbenih del bodo na zrak vplivale povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu s ceste zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme, stroji za odkop, planiranje in temeljenje ipd.). Ocenjujemo, da vpliv ne bo velik oz. bo zanemarljiv. Investicija v tem primeru ne bo imela negativnih vplivov na zrak.
- **Hrup:** Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času gradbenih del, ko bosta vir hrupa predstavljala gradbena mehanizacija in tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen. Pri obremenjevanju okolja s hrupom je treba upoštevati določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur. list RS, št. 121/2004) in Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. list RS, št. 43/18).

- **Poraba električne energije:** V času sanacije se bo poraba električne energije nekoliko povečala (v primerjavi glede na stanje brez investicije) zaradi priključitve strojev in naprav. Izvedba projekta nima vpliva na porabo električne energije v času uporabe.
- **Odpadki:** Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. list RS, št. 34/2008) določa, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec bo zavezan, da bo ta pravilnik upošteval. V času gradbenih del je pričakovati nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledico vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oziroma akumulatorji. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov in v skladu z veljavno zakonodajo. Obremenitev okolja v času gradnje bo zmerna, saj bo temu področju namenjena posebna skrb, hkrati bo zajeta vrsta ukrepov za preprečevanje morebitnih negativnih vplivov.

## **10.2 Ocena stroškov za odpravo morebitnih negativnih vplivov na okolje**

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. Pričakuje se, da dolgoročno ne bo stroškov negativnih vplivov na okolje. Kratkoročne stroške morebitnih nepredvidenih negativnih vplivov na okolje v času gradnje pa bo v celoti pokrival izvajalec gradbeno obrtniških in instalacijskih del.

Ocenjujemo, da bo delež teh stroškov v okviru gradbene pogodbe minimalen in bo odvisen od načina izvedbe del in od cenovne politike izbranega izvajalca del. Ocenjujemo, da bodo le-ti predstavljali največ 1 % vrednosti gradbeno obrtniških in instalacijskih del.

Vsi opisani okoljski omilitveni ukrepi so v skladu s slovenskimi predpisi že vkalkulirani v stroških gradnje in izvedbe posameznih sanacijskih ukrepov kot je predstavljeno v tem dokumentu.

Predvideni ukrepi v času izvedbe del:

- Vplivi na okolje, ki bodo nastajali pri predmetnih delih ob izvajanju investicije, bodo časovno omejeni in so kot takšni sprejemljivi za okolje.
- V času gradnje bo potrebno uvesti stroge varstvene ukrepe in nadzor ter tako organizacijo na gradbišču, da bo nemoten pretok voda in preprečeno onesnaževanje, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in nevarnih snovi, oziroma v primeru nezgod zagotoviti takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev. Vsa začasna skladišča in



pretakališča goriv, olj in maziv ter drugih nevarnih snovi bodo zaščitena pred možnostjo izliva v tla in vodotok.

- Na objektih v okolici nameravane gradnje v času izvajanja gradbenih del ni pričakovati deformacij, večjih od dopustnih ravni.
- Nameravana gradnja ne bo ogrožala varnosti nepremičnin in oseb v okolici pred požarom in tako ne bo imela vpliva na okolico.
- Predvideni bodo tudi ukrepi za preprečevanje oziroma maksimalno zmanjševanje negativnih vplivov predvidenih posegov na okolje. Vse prizadete površine se bo protierozijsko zaščitilo oziroma povrnilo v prvotno stanje.
- 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, 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. Po končanih delih se stanje obremenjenosti zaradi hrupa ne bo spremenilo glede na lokacijo.

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.

### **10.3 Prispevek investicijskega projekta k trajnostnemu razvoju**

Presoja vplivov investicijskega projekta na okolje in družbo z vidika ekološkega prispevka projekta ter z vidika trajnostnega razvoja in enakih možnosti v posamezni fazi načrtovanja, izvedbe in uporabe 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 (prispevek k trajnostnemu razvoju kraja in občine);
- nediskriminatornost (načelo enakih možnosti);
- izboljšanje kakovosti delovnega in bivalnega okolja (pozitiven vpliv na okolje, naravo, kulturno dediščino ter sinergična učinkovitost);
- zmanjševanje vplivov na okolje;
- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin).

**Okoljska učinkovitost:** Tehnološke rešitve bodo projektirane v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi in standardi. V času izvajanja del bo gradbišče organizirano v skladu s Pravilnikom o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih. Okoljska učinkovitost bo zagotovljena z ločenim zbiranjem odpadkov, izvedba projekta bo težila k znižanju količin odpadkov, uporaba okolju najboljših in najprijaznejših tehnik ter načinov izvajanja gradbenih del. Prav tako bo s strani strokovnega nadzora spremljan nadzor emisij in tveganj.

**Trajnostna dostopnost:** V fazi načrtovanja bo potrebno posebno pozornost nameniti tudi reševanju vprašanja neoviranega dostopa vsem osebam in uporabnikom območja ter njegove okolice v času izvedbe del in uporabe. Predvidena je ureditev trajnostne dostopnosti tudi na mikrolokaciji. Območje se nahaja na lokaciji, ki je z vidika prometne ureditve dostopna in bo imela urejeno prometno infrastrukturo. Zagotovilo se bo trajnostno dostopnost vsem uporabnikom. Investicijski projekt bo prispeval k trajnostnemu razvoju kraja in občine.

**Nediskriminatornost:** Investicijski projekt je načrtovan tako, da bo izvedba projekta zagotavljala enake možnosti vsem zaposlenim, prebivalcem, obiskovalcem itd. ne glede na spol, narodnost, raso, vero, individualnost, starost, spolno usmerjenost ali druge osebne okoliščine.

**Izboljšanje kakovosti bivalnega okolja:** Investicijski projekt je načrtovan tako, da bo izvedba projekta in njegova uporaba pozitivno vplivala na kakovost bivalnega okolja. Zagotovljen bo strokovni nadzor nad izvajanjem projekta in s tem tudi nad načrtovanimi tehničnimi rešitvami. V času izvajanja projekta ne bo prevelike obremenjenosti s hrupom, odpadki, prašnimi delci, saj bodo zagotovljeni vsi omilitveni posegi, za čim manjšo bremenitev s posegi.

**Zmanjševanje vplivov na okolje:** Investicijski projekt je načrtovan tako, da bo njegova izvedba na okolje vplivala minimalno oz. da vpliva sploh ne bo. Ocenjuje se, da bodo rešitve prispevale k večji okoljski učinkovitosti. Zagotovljen bo strokovni nadzor nad izvajanjem del. Pri gradnji bodo upoštewane vse potrebne določbe in predpisi, kjer je predvidena tudi organizacija gradbišča. Po izvedbi vseh del v okviru projekta se bo izvedlo kvalitativni in kvantitativni pregled in prevzem izvedenih del. Strokovno upravljanje bo zagotovljeno preko strokovnega osebja upravljavca. Ocena stroškov je vključena v stroške uporabe, delovanja oz. upravljanja stavbe.

**Učinkovitost izrabe naravnih virov:** Učinkovita raba naravnih virov in energije mora biti oziroma je osnovno vodilo projektantov. 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. Načrtuje se vgradnja modernih materialov, ki odговarjajo sodobnim okoljskim standardom. Poseg bo načrtovan v skladu s smernicami trajnostne arhitekture, okoljske učinkovitosti in rabe naravnih virov, kot okolju prijazna in energetska učinkovita.

Občina Piran bo z investicijskim projektom pospešila uravnoteženi socialni, družbeni in gospodarski razvoj. S projektom se bo zagotovilo visoko življenjsko raven, kakovost zdravja ter bivalnega okolja in posledično dvig življenjskega standarda vseh občanov. Primerno razvita javna infrastruktura vpliva na razvoj mesta, občine in regije.

Izvedba obravnavanega projekta bo pripomogla k trajnostnemu razvoju družbe z vidika zagotavljanja uravnoteženih posegov v okolje ter zagotavljanjem pogojev, ki pripomorejo k boljšemu in hitrejšemu razvoju družbe. Načrtovane vsebine v okviru projekta bodo imele značaj javnega interesa na področju trajnostnega urbanega razvoja s pozitivnim učinkom na širše socialno, družbeno in tudi gospodarsko okolje. S projektom obnovljena javna infrastruktura bo pozitivno vplivala na razvoj turizma ter omogočila nadaljnji trajnostni razvoj družbe, kraja ter posledično občine in regije.

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

### 11.1 Časovni načrt izvedbe investicijskega projekta s popisom aktivnosti

Predvideno je, da se bo projekt od priprave potrebne dokumentacije do zaključka vseh aktivnosti realiziral do aprila 2024. Operativni program priprave in izvedbe investicije je predstavljen v naslednji tabeli.

**Tabela 8: Okvirni časovni plan izvedbe investicijskega projekta**

Faze	Pričetek	Zaključek
Izdelava INZI projektne dokumentacije	jun.23	jun.23
Izdelava in potrditev DIIP	sep.23	sep.23
Izdelava in potrditev investicijskega programa IP	sep.23	sep.23
Izvedba razpisa za izbor izvajalca	sep.23	okt.23
Sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem	okt.23	okt.23
Izvajanje GOI del	okt.23	mar.24
Kvantitativni in kvalitativni pregled, odprava napak	mar.24	apr.24
Primopredaja uporabniku	apr.24	apr.24
Končni obračun in zaključek projekta	apr.24	apr.24

Za investicijski projekt je izdelana potrebna projektna dokumentacija. Izvedba GOI del je predvidena od oktobra 2023 do marca 2024. Zaključek vseh aktivnosti na investicijskem projektu je predviden v aprilu 2024.

## 11.2 Dinamika investiranja

Dinamika financiranja investicijskega projekta (dinamika nastajanja investicijskih stroškov) je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe investicijskega, ki je predstavljen v poglavju 11.1 tega dokumenta.

**Tabela 9: Ocena skupnih stroškov in dinamika izvedbe investicije v € - stalne cene = tekoče cene**

Vrsta stroška	2023	2024	Skupaj
GOI KK	156.624,88 €	60.909,68 €	217.534,56 €
GOI Kolesarska	50.524,74 €	454.722,65 €	505.247,39 €
<b>SKUPAJ INVESTICIJA</b>	<b>207.149,62 €</b>	<b>515.632,33 €</b>	<b>722.781,95 €</b>
Projektna dokumentacija	22.460,00 €	- €	22.460,00 €
Investicijska dokumentacija	4.150,00 €	- €	4.150,00 €
Stroški strokovnega gradbenega nadzora (3 % GOI del)	6.505,04 €	15.178,42 €	21.683,46 €
Ostalo (varnostni načrt, ostali stroški)	12.000,00 €	3.000,00 €	15.000,00 €
<b>ZUNANJI IZVAJALCI</b>	<b>45.115,04 €</b>	<b>18.178,42 €</b>	<b>63.293,46 €</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>252.264,66 €</b>	<b>533.810,75 €</b>	<b>786.075,41 €</b>
DDV	55.498,22 €	117.438,37 €	172.936,59 €
<b>Skupaj z DDV</b>	<b>307.762,88 €</b>	<b>651.249,12 €</b>	<b>959.012,00 €</b>

## 11.3 Analiza izvedljivosti investicijskega projekta

Načrtovani investicijski projekt je izvedljiv tako iz:

- institucionalnega vidika:** Za izvedbo investicijskega projekta ni predvidena posebna organizacija. Investitor bo vodenje projekta zagotovil z lastnimi viri, saj že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih investicijskih projektov. Vodja projekta bo skupaj s strokovnimi službami Občine Piran nadziral in spremljal izvajanje projekta z vsebinskega in finančnega vidika kakor tudi z vidika zastavljenega terminskega plana ter tudi z vidika ustrezno delujoče organiziranosti vseh vpletenih deležnikov. Investicijski projekt bo investitor izvajal tudi s pomočjo zunanjih sodelavcev (izdelava projektne in investicijske dokumentacije ter izvedba strokovnega nadzora gradnje). Za izvedbo investicijskega projekta se smiselno uporabljajo zakoni s področja graditve in urejanja prostora. Za investicijski projekt je bila izdelana vsa potrebna investicijska dokumentacija ter pridobljena vsa potrebna soglasja.
- vidika tehnične izvedljivosti:** Izdelana je vsa potrebna tehnična in projektna dokumentacija, ki skladno z veljavnimi predpisi zagotavlja ustrezno projektno rešitev. Za izvedbo del bo izbran ustrezno usposobljeni izvajalec, ki ima ustrezne reference z izvajanjem podobnih projektov. Za spremljanje izvajalca GOI del bo imenovan strokovni gradbeni nadzor, ki bo nadziral izvedbo GOI del in tako zagotavljal kvalitetno izvedbo del.

- **okoljskega vidika:** 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 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 bodo kot takšni sprejemljivi za 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.

Investicijski projekt ima jasno zastavljen terminski načrt izvedbe in upravljavsko strukturo, prav tako so rešena vsa bistvena vprašanja pripravljalne faze, tako da bo izvedba investicijskega projekta možna v predvidenih časovnih rokih in v predvidenem obsegu. Projekt je zato realno izvedljiv.

## 12 FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

V tem poglavju predstavljamo predvideno dinamiko in vire financiranja ter finančno konstrukcijo 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. Ker preračun v tekoče cene ni bil izveden, so skladno z določili Uredbe (5. točka tretji odstavek 11. člena), predvideni viri financiranja in dinamika financiranja v tekočih cenah enaki predvidenim virom financiranja in dinamiki financiranja v stalnih cenah.

**Tabela 10: Prikaz izračuna virov financiranja investicijskega projekta v € – stalne cene = tekoče cene**

Vir financiranja	2023	2024	Vrednost	Delež
Občina Piran - lastna udeležba	204.762,88 €	651.249,12 €	<b>856.012,00 €</b>	89,26%
Krajinski park Strunjan	103.000,00 €	- €	<b>103.000,00 €</b>	10,74%
<b>SKUPAJ</b>	<b>307.762,88 €</b>	<b>651.249,12 €</b>	<b>959.012,00 €</b>	<b>100,00%</b>

Investicija bo v višini **103.000,00 €** sofinancirana s strani Krajinskega parka Strunjan, Strunjan 152, 6320 Portorož v okviru izvedenega projekta Trajnostne mobilnosti v območjih ohranjanja narave št. 2550-17-0010.

Ostala sredstva za izvedbo investicijskega projekta v višini **856.012,00 €** bo zagotovila Občina Piran iz lastnih virov.

## **13 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI**

### **13.1 Ekonomska doba investicijskega projekta**

Dinamični kazalniki upravičenosti investicijskega projekta so izračunani za referenčno obdobje 30 let. Referenčno obdobje zajema tudi izvajanje operacije. Kot bazično leto smo upoštevali leto 2023. Ekonomsko dobo 30 let smo določili na podlagi tabele 2.1 »European Commission's reference periods by sector« v dokumentu »Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020« (European Commission, december 2014) ter na podlagi Priloge 1: Referenčno obdobje iz člena 15(2) Delegirane uredbe komisije EU št. 480/2014 z dne 03.03.2014, ki za področje »ceste« določa referenčno obdobje od 25 do 30 let. Ekonomska doba zajema tudi dobo izvajanja investicijskega projekta.

### **13.2 Projekcija prihodkov investicijskega projekta**

Investicijski projekt pri svojem poslovanju ne bo ustvarjal nobenih prihodkov (enkratni prihodki in prihodki iz obratovanja).

### **13.3 Projekcija odhodkov investicijskega projekta**

Predvidevamo, da bo investicijski projekt pri svojem poslovanju ustvarjal naslednje vrste odhodkov:

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

#### **ENKRATNI ODHODKI:**

**Investicijski stroški:** Investicijski stroški so stroški začetnih investicijskih vlaganj in nastajajo v času izvajanja operacije. Podrobnejši opis investicijskih stroškov in dinamika njihovega nastajanja za izbrano varianto je predstavljen v poglavju 8 tega dokumenta.

#### **ODHODKI IZ OBRATOVANJA:**

Predvidevamo, da bo investicijski projekt pri svojem obratovanju ustvarjal naslednje vrste odhodkov:

- operativni stroški obratovanja,
- stroške amortizacije.

**Operativni stroški obratovanja:** Ti stroški zajemajo stroške rednega vzdrževanja, stroške čiščenja, stroške komunalnih storitev ter materialne in morebitne administrativne stroške. Operativni stroški so ocenjeni v višini 1 odstotka od vrednosti investicije in znašajo 4.795,06 € na leto z DDV.



**Amortizacija:** Odvisna je od metode amortiziranja, letnih amortizacijskih stopenj in amortizacijske osnove. Za potrebe izračuna stroškov amortizacije je bil upoštevan Pravilnik o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev (Uradni list RS, št. 45/05, 138/06, 120/07, 48/09, 112/09, 58/10, 108/13 in 100/15).

**Preostala vrednost investicijskega projekta:** Ker je življenjska doba investicijskega projekta daljša od upoštevane ekonomske dobe, smo v izračunih upoštevali ostanek vrednosti investicijskega projekta.

**Tabela 11: Prikaz prihodkov in odhodkov investicijskega projekta**

Leta		PRIHODKI	ODHODKI			POSLOVNI IZID Z AMORT.	POSLOVNI IZID BREZ AMORT.
		prihodki	obrat. str.	amortiz.	skupaj		
1	2023	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	2025	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
4	2026	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
5	2027	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
6	2028	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
7	2029	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
8	2030	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
9	2031	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
10	2032	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
11	2033	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
12	2034	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
13	2035	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
14	2036	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
15	2037	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
16	2038	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
17	2039	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
18	2040	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
19	2041	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
20	2042	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
21	2043	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
22	2044	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
23	2045	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
24	2046	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
25	2047	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
26	2048	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
27	2049	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
28	2050	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
29	2051	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
30	2052	0,00	4.795,06	28.770,36	33.565,42	-33.565,42	-4.795,06
<b>SKUPAJ</b>		<b>0,00</b>	<b>134.261,68</b>	<b>805.570,08</b>	<b>939.831,76</b>	<b>-939.831,76</b>	<b>-134.261,68</b>

## **14 PRESOJA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE**

Glavni namen tega poglavja je, da na temelju do sedaj obravnavanih podatkov in informacij o obstoječem stanju, tehnologiji, stroških in prihodkih obratovanja, zaposlenih in financiranju pripravimo finančno–tržno oceno investicijskega projekta. Upravičenost investicijskega projekta smo merili tako, da smo izračunali denarne tokove za finančno in ekonomsko analizo (CBA/ASK) investicijskega projekta ter zanje izračunali pripadajoče statične in dinamične kazalnike upravičenosti izvedbe le-tega.

Kot metodologija pri izdelavi finančne in ekonomske analize je bila uporabljena **Metoda diferenčnih vrednosti (inkrementalna metoda)**, kar pomeni, da projekt upošteva vse dejanske nastale stroške in ne stroške, ki so nastali že prej in posredno vplivajo na sam projekt (Metoda že nastalih stroškov). Hkrati je bila upoštevana metoda diskontiranega denarnega toka, za katero veljata dve poglobitvi značilnosti:

- Upoštevani so le denarni tokovi, tj. dejanski znesek denarnih sredstev, ki je izplačan v okviru projekta oziroma ki ga za projekt prejme investitor. Zato na primer računovodske postavke, kot sta amortizacija in rezervacije, ki ne pomenijo denarnih odlivov, ne smejo biti vključene v analizo metode diskontiranega denarnega toka. Kadar pa je predlagani projekt podprt s podrobno analizo tveganj, so nepredvideni stroški lahko vključeni med upravičene stroške, vendar ne smejo biti višji od 10 % skupnih stroškov investicije (brez nepredvidenih stroškov).
- Pri združevanju (tj. seštevanju ali odštevanju) denarnih tokov, nastalih v različnih letih, je treba upoštevati vrednost denarja v posameznem obdobju. Zato je treba sedanjo vrednost prihodnjih denarnih tokov oceniti z diskontnim faktorjem, ki se v časovnem obdobju znižuje, njegovo vrednost pa določimo z izbiro diskontne stopnje (4%), ki jo uporabimo v analizi metode diskontiranega denarnega toka.

Pri analizi smo skušali ugotoviti, kakšne finančne in ekonomske rezultate bo prinesel investicijski projekt.

### **14.1 Finančna analiza investicijskega projekta**

Namen finančne analize je izdelati napovedi denarnih tokov vseh možnih načinov izvedbe projekta, da bi lahko izračunali primerne stopnje donosnosti, zlasti finančno interno stopnjo donosnosti investicije (FRR/C) ter pripadajoče finančne neto sedanje vrednosti (FNPV).

V finančni analizi v nadaljevanju dokumenta so zajete predhodno predstavljene finančne postavke, ne zajema pa prikaz postavke amortizacija, ki je izločena iz nadaljnjega prikaza

finančne in ekonomske analize, saj v skladu z dokumentom »Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects (Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020)« iz decembra 2014, ne sodi med postavke, ki izkazujejo denarne odlive.

Kazalniki finančne analize so statični in dinamični. **Statični kazalci** oziroma metode ne upoštevajo komponente časa in dajo samo prvo grobo presojo poslovnih rezultatov projekta. **Dinamični kazalniki** odpravljajo slabost statičnih metod, s tem ko upoštevajo različno časovno dinamiko vlaganja sredstev in donosov, upoštevajo pa tudi ekonomsko življenjsko dobo investicije. Vlaganja in donosi v različnih letih namreč niso med seboj neposredno primerljivi, temveč jih je treba predhodno preračunati na isti časovni trenutek.

**Doba vračanja investicijskih sredstev** je opredeljena kot čas, v katerem kumulativa neto donosov v času obratovanja investicije doseže vsoto investicijskih stroškov in ne sme biti daljša od ekonomske dobe projekta.

**Neto sedanja vrednost investicije (NSV)** je eno od najpogosteje uporabljenih meril za presojanje smiselnosti investicijskega projekta. Višina neto sedanje vrednosti je neposredno odvisna od uporabljene obrestne mere kot cene kapitala oziroma od uporabljenega pripadajočega diskontnega faktorja  $1+i$ , s katerim reduciramo bodoče finančne tokove na začetni trenutek.

**Interna stopnja donosa (ISD)** je tista diskontna stopnja, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka 0.

**Relativna neto sedanja vrednost** je razmerje med neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški.

**Količnik relativne koristnosti** je razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo stroškov.

Finančna analiza je bila narejena na podlagi naslednjih predpostavk:

- Analizo upravičenosti izvedbe investicijskega projekta smo pripravili na podlagi statičnih in dinamičnih kazalnikov upravičenosti investicijskega projekta tako za finančno kot tudi za ekonomsko analizo.
- Diskontna stopnja, s katero smo diskontirali denarne tokove investicijskega projekta pri finančni analizi, znaša 4% in je določena z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
- Diskontna stopnja, s katero smo diskontirali denarne tokove investicijskega projekta pri ekonomski (CBA/ASK) analizi, znaša 5% t.j. socialna diskontna stopnja v kohezijskih državah članicah in je določena z Delegirano uredbo komisije 480/2014 (člen 15. do 19.) in Izvedbeno uredbo komisije 2015/207 EU (člen 3 in Priloga III: Metodologija za pripravo analize stroškov in koristi (ASK)) ter Priročnikom Evropske komisije Guide to

Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014- 2020 (European Commission, december 2014).

V nadaljevanju je predstavljen denarni tok ter rezultati finančne analize za izbrano varianto investicijskega projekta.

**Tabela 12: Prikaz izračuna neto sedanje vrednosti investicijskega projekta**

Leta	Investicija	Stroški obratovanja	Prihodki	Ostanek vrednosti projekta	Neto prihodek	Diskontirani neto prihodki
1	2023	307.762,88	0,00	0,00	-307.762,88	-307.762,88
2	2024	651.249,12	0,00	0,00	-651.249,12	-626.201,07
3	2025		4.795,06	0,00	-4.795,06	-4.433,30
4	2026		4.795,06	0,00	-4.795,06	-4.262,79
5	2027		4.795,06	0,00	-4.795,06	-4.098,84
6	2028		4.795,06	0,00	-4.795,06	-3.941,19
7	2029		4.795,06	0,00	-4.795,06	-3.789,61
8	2030		4.795,06	0,00	-4.795,06	-3.643,85
9	2031		4.795,06	0,00	-4.795,06	-3.503,70
10	2032		4.795,06	0,00	-4.795,06	-3.368,95
11	2033		4.795,06	0,00	-4.795,06	-3.239,37
12	2034		4.795,06	0,00	-4.795,06	-3.114,78
13	2035		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.994,98
14	2036		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.879,79
15	2037		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.769,03
16	2038		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.662,53
17	2039		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.560,12
18	2040		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.461,66
19	2041		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.366,98
20	2042		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.275,94
21	2043		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.188,40
22	2044		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.104,23
23	2045		4.795,06	0,00	-4.795,06	-2.023,30
24	2046		4.795,06	0,00	-4.795,06	-1.945,48
25	2047		4.795,06	0,00	-4.795,06	-1.870,66
26	2048		4.795,06	0,00	-4.795,06	-1.798,71
27	2049		4.795,06	0,00	-4.795,06	-1.729,53
28	2050		4.795,06	0,00	-4.795,06	-1.663,01
29	2051		4.795,06	0,00	-4.795,06	-1.599,04
30	2052		4.795,06	0,00	153.441,92	148.646,86
<b>SKUPAJ</b>	<b>959.012,00</b>	<b>134.261,68</b>	<b>0,00</b>	<b>153.441,92</b>	<b>-939.831,76</b>	<b>-961.589,88</b>

**Tabela 13: Rezultati finančne analize stroškov in koristi**

Doba vračanja v letih	se ne povrne	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	-961.589,88	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	-7,74%	%
Relativna neto sedanja vrednost	-1,03	EUR
Količnik relativne koristnosti	0,15	

Iz izračunov finančne analize za izbrano varianto je razvidno, da se za identificirani projekt ugotavlja negativna finančna neto sedanja vrednost investicije v višini -961.589,88 €, kar pomeni, da diskontirani prihodki projekta v ekonomski dobi ne pokrijejo diskontiranih stroškov projekta. Negativna je tudi finančna interna stopnja donosnosti. Ob pričakovanih prilivih iz finančnega toka izračun pokaže, da se investicija v ekonomski dobi projekta ne bo povrnila.

**Tabela 14: Prikaz izračuna likvidnostnega denarnega toka projekta**

LETA	SKUPAJ PRILIVI	PRIHODKI	VIRI FINANCIRANJA	SKUPAJ ODLIVI	VIRI FINANCIRANJA	OPERATIVNI STROŠKI	LIKVIDNOSTNI DENARNI TOK	
1	2023	307.762,88	0,00	307.762,88	307.762,88	307.762,88	0,00	0,00
2	2024	651.249,12	0,00	651.249,12	651.249,12	651.249,12	0,00	0,00
3	2025	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
4	2026	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
5	2027	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
6	2028	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
7	2029	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
8	2030	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
9	2031	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
10	2032	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
11	2033	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
12	2034	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
13	2035	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
14	2036	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
15	2037	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
16	2038	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
17	2039	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
18	2040	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
19	2041	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
20	2042	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
21	2043	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
22	2044	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
23	2045	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
24	2046	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
25	2047	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
26	2048	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
27	2049	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
28	2050	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
29	2051	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
30	2052	0,00	0,00	0,00	4.795,06	0,00	4.795,06	-4.795,06
<b>SKUPAJ</b>	<b>959.012,00</b>	<b>0,00</b>	<b>959.012,00</b>	<b>1.093.273,68</b>	<b>959.012,00</b>	<b>134.261,68</b>	<b>-134.261,68</b>	

V tabeli je predstavljen denarni tok projekta za izbrano varianto. Iz tabele je razvidno, da se investicijski projekt oz. operacija po zaključku ne pokriva z doseženimi prihodki projekta, kar je razumljivo saj gre za investicijo v javno infrastrukturo. Namen takih projektov ni v ustvarjanju dobička. Razliko med prilivi in odlivi po zaključku investicijskega projekta bo pokrival investitor iz lastnih proračunskih sredstev.

### **14.1.1 Sklep finančne analize investicijskega projekta**

Izračunani kazalniki upravičenosti projekta so pokazali, da je obravnavani projekt na podlagi finančne analize finančno nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno-ekonomskih koristi oziroma z izvedbo ekonomske analize (CBA/ASK-Analize stroškov in koristi), saj le-ta predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo in ga zato ne moremo primerjati s tržnimi kazalniki upravičenosti izvede projektov. Finančni kazalci uspešnosti investicije ne morejo predstavljati edine osnove za odločitev o investiciji, saj gre za negospodarsko naložbo, ki prinaša druge, nedenarne koristi.

### **14.2 Ekonomska analiza**

Analiza stroškov in koristi je temeljno orodje za ocenjevanje ekonomskih koristi projektov. Potrebno je oceniti vse vplive, tj. finančne, ekonomske in družbene, vpliv na okolje, itd. Cilj Analize stroškov in koristi je opredeliti in ovrednotiti (tj. pripisati vrednosti v denarnih enotah) vse morebitne vplive, saj so na ta način določeni stroški in koristi projekta. Rezultat Analize stroškov in koristi je izračunana celota (neto koristi), po finančnem delu pa je ugotovitve potrebno okrepiti s sklepi, ali je projekt zaželen in se ga splača izvesti.

Evropska Komisija, v skladu s sprejeto Uredbo (EU) št. 1303/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17.12.2013 o skupnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo, priporoča uporabo 5 % družbene diskontne stopnje za velike projekte iz Kohezijskih držav članic ter 3 % družbeno diskontno stopnjo za ostale članice Unije, torej v našem primeru kot merilo za presojo upravičenosti investicijskih projektov, velja 5 % družbena diskontna stopnja.

Ekonomska ocena se dela iz širšega družbenega vidika in poleg finančnih kazalcev zajema tudi ostale parametre, na primer vpliv na okolje, varnost, zdravje in podobno, pri čemer se gleda posredne učinke ne samo na investitorja, ampak tudi na širšo družbo. Vsi ti kazalci imajo skupno to, da jih je težko denarno ovrednotiti.

Investicijski projekt v okviru scenarijev »z investicijo« prinaša še veliko družbeno-ekonomskih koristi, ki jih ne moremo denarno ovrednotiti. V nadaljevanju so prikazane za vse štiri kvalitativne vidike (ekološki, družbeni, razvojno-gospodarski in socialni vidik):

- pozitiven vpliv na razvoj turizma v občini,
- pozitiven vpliv na trajnostni urbani razvoj občine;
- vzpostavitev pogojev in ustvarjanja boljših možnosti za razvoj Krajinskega parka Strunjan, okoliških naselij in občine;
- ustvarjanje novih zaposlitvenih možnosti (posredno z izvedbo projekta);
- dvig kakovosti okolja in povečanje privlačnosti kraja;

- zagotovitev pogojev za socialni, družbeni, okoljski, demografski in tudi gospodarski razvoj kraja ter s tem tudi same občine;
- izboljšanje infrastrukturne opremljenosti območja, kraja in občine (zagotovitev boljše, trajnostne dostopnosti do storitev javne infrastrukture na širšem območju mesta Piran);
- prispevanje k celovitemu prostorskemu razvoju kraja in občine v zagotavljanju boljše javne infrastrukture;
- uresničevanje razvojnih vizij občine.

Izhodišče ekonomske analize predstavljajo denarni tokovi iz finančne analize. Predpostavke ekonomske analize:

- ekonomska doba projekta je od leta 2023 do leta 2052,
- ekonomska diskontna stopnja je 5 %,
- ekonomski stroški kapitala in stroški obratovanja so v ekonomski analizi upoštevani brez DDV in s popravkom tržnih cen,
- v ekonomski analizi so upoštevane in ovrednotene družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta.

#### **14.2.1 Družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta**

Družbeno-ekonomske koristi investicijskega projekta so ovrednotene kot:

- **Pozitiven vpliv na razvoj turizma:** Urejenost območja prispeva k večji atraktivnosti Krajinskega parka Strunjan kot pomembne turistične destinacije. Turizem je eden izmed najpomembnejših dejavnikov gospodarskega razvoja občine. Izvedba investicije bo posredno prispevala k razvoju turizma. Ta korist je ocenjena na 30.000,00 €/leto.
- **Izboljšanje varnosti v prometu:** Projekt bo prispeval k večji varnosti v prometu, zmanjšana bo možnost natanka prometnih nesreč, večja bo varnost kolesarjev. Ta korist je ocenjena na 15.000,00 €/leto.
- **Multiplikatorski učinek:** Ocenili smo, da bo na področju gospodarskih učinkov nastal multiplikatorski učinek kot posledica investicijskih vlaganj. Predpostavili smo, da multiplikatorski učinek znaša 10 % od vrednosti investicijskega projekta.

#### **14.2.2 Določitev konverzijskih faktorjev**

Tržne cene vsebujejo tudi davke in prispevke ter nekatera transferna plačila, ki lahko vplivajo na relativne cene. Cilj pretvorbe tržnih cen v obračunske cene (popravek cen) je določitev davčnih popravkov, ki so določeni na naslednji način:

- **investicijski stroški:** Za preračun investicijskih stroškov smo uporabili konverzijski faktor 0,92. Ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 80 % stroškov materiala in 20 % stroškov delovne sile. V stroških delovne sile je ocenjenih 40 % davkov in prispevkov.
- **ostanek vrednosti:** Za ostanek vrednosti smo uporabili konverzijski faktor 0,90. Predvideva se, da ima ponudnik približno 10 % dobička upoštevanega v sami ponudbeni ceni.

Tabela 15: Ekonomska analiza stroškov in koristi

Leta	Investicijski stroški	Operativni stroški	SKUPAJ ODLIVI	PRILIVI	Zunanje ekternalije	Ostane vrednosti projekta	SKUPNE KORISTI	Neto denarni tok	Diskontni faktor	Diskont. neto den. tok	
korekc. faktor	0,9200					0,9			1,05		
1	2023	232.083,49	-	<b>232.083,49</b>	-	-	-	232.083,49	1,00	-232.083,49	
2	2024	491.105,89	-	<b>491.105,89</b>	-	-	-	491.105,89	0,95	-467.719,90	
3	2025	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,91	98.078,88
4	2026	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,86	93.408,45
5	2027	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,82	88.960,43
6	2028	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,78	84.724,22
7	2029	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,75	80.689,73
8	2030	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,71	76.847,37
9	2031	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,68	73.187,97
10	2032	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,64	69.702,83
11	2033	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,61	66.383,64
12	2034	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,58	63.222,52
13	2035	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,56	60.211,92
14	2036	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,53	57.344,69
15	2037	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,51	54.613,99
16	2038	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,48	52.013,32
17	2039	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,46	49.536,50
18	2040	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,44	47.177,62
19	2041	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,42	44.931,06
20	2042	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,40	42.791,49
21	2043	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,38	40.753,80
22	2044	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,36	38.813,14
23	2045	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,34	36.964,90
24	2046	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,33	35.204,66
25	2047	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,31	33.528,25
26	2048	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,30	31.931,67
27	2049	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,28	30.411,11
28	2050	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,27	28.962,96
29	2051	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	-	<b>112.062,34</b>	108.131,96	0,26	27.583,78
30	2052	-	3.930,38	<b>3.930,38</b>	-	112.062,34	125.772,07	<b>237.834,40</b>	233.904,03	0,24	56.826,12
	<b>SKUPAJ</b>	<b>723.189,38</b>	<b>110.050,56</b>	<b>833.239,93</b>	-	<b>3.137.745,50</b>	<b>125.772,07</b>	<b>3.263.517,56</b>	<b>2.430.277,63</b>		<b>865.003,65</b>



**Tabela 16: Rezultati ekonomske analize stroškov in koristi**

Enostavna doba vračanja	10,50	let
Neto sedanja vrednost (NSV)	865.003,65	EUR
Interna stopnja donosa (IRR)	14,00%	%
Ekonomska relativna NSV	1,24	EUR
Ekonomski koeficient K/S	2,14	

ENSV (ekonomska neto sedanja vrednost) pri 5 % diskontni stopnji je pozitivna in znaša 865.003,65 €, kar pomeni, da je družba v boljšem položaju, če se investicija izvede, ker ob danih predpostavkah koristi presegajo stroške. Ekonomska interna stopnja donosa (IRR) je 14,0 %, kar pomeni, da je vlaganje v takšno investicijo smiselno, saj bi takšne učinke kapitala dosegli pri obrestni meri 14,0 %. Investicija se povrne v 11. letu.

#### **14.2.3 Sklep ekonomske analize investicijskega projekta**

Na podlagi izračunanih ekonomskih kazalnikov in 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 na ohranjanje okolja in biotske raznovrstnosti. Rezultati ekonomske analize so pokazali, da je investicijski projekt po ekonomski analizi projekta rentabilen in primeren za izvedbo, kar potrjujejo tudi izračunani ekonomski kazalniki.

## 15 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

### 15.1 Analiza tveganj

Analiza tveganja je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih dosežkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti se imenuje stopnja tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih (tveganje razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodno-gospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja). Izpostavljenost različnim oblikam tveganja tako poslovnim, finančnim, kakor tudi ekološkim, je stalnica v poslovanju občin. V nadaljevanju v matriki prikazujemo tri kritične skupine tveganj ter navajamo preventivne ukrepe s katerimi želimo preprečiti uresničitev tveganj oziroma njihove negativne posledice.

V skladu z določili, ki jih opredeljuje Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, (december 2014), je potrebno najprej določiti legendo matrike tveganj in sicer verjetnost nastanka tveganj, klasifikacijo pomembnosti tveganj, stopnjo tveganja ter kombinacijo naštetih dejavnikov.

**Tabela 17: Prikaz tveganj razvoja projekta in splošna tveganja**

TVEGANJA RAZVOJA PROJEKTA IN SPLOŠNA TVEGANJA				
	Vrsta tveganja	Glavne posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj	Stopnja tveganja
Tveganje št. 1:	Tveganje imenovanja neizkušenega in strokovno neusposobljenega odgovornega vodje ali preobremenjenost odgovornega vodje za izvedbo celotnega projekta.	Projekt ne bo uspešno voden in pravočasno zaključen, sprejemanje napačnih odločitev, nejasno delegirane naloge, nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu. Nastali problemi se bodo reševali na daljše časovno obdobje.	Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo celotnega projekta, ki ni preobremenjen z drugimi nalogami, imenovanje ustreznih članov projektne skupine, zagotovitev zunanjih in notranjih svetovalcev.	1 (nizka)
Tveganje št. 2:	Tveganje pri pridobivanju dokumentacije	Nekvalitetna in prepozno izdelana projektna in investicijska dokumentacija, dokumentacija s področja varstva okolja, tehnična dokumentacija in druga potrebna dokumentacija za izpeljavo projekta ima za posledico zamik v časovni izvedbi projekta ter nezmožnost prijave na razpise za črpanje finančnih sredstev, v skrajnem primeru tudi nezmožnost realizacije investicijskega projekta.	Sklenitev pogodbe z zanesljivim izdelovalcem projektne dokumentacije, investicijske dokumentacije, sprotno preverjanje pogojev za prijavo na javni razpis za pridobitev sofinancerskih sredstev. Spremljanje terminskih rokov za izdelavo in potrditev posamezne vrste dokumentacije, pregled pripravljene dokumentacije.	1 (nizka)
Tveganje št. 3:	Tveganje pridobivanja dovoljenj in soglasij	Prepozno pridobljena soglasja npr. gradbeno dovoljenje ali druga potrebna soglasja, ki izhajajo iz prostorskih aktov, pomenijo zamik v izvedbi investicijskega projekta, v skrajnem primeru tudi nezmožnost realizacije projekta.	Imenovanje izkušene in strokovno usposobljene projektne skupine z ustreznim vodenjem in upravljanjem, pravočasna obravnava investicijskega projekta s strani upravičenih služb.	2 (srednja)
Tveganje št. 4:	Tveganje zaradi nekvalitetno izdelane potrebne projektne dokumentacije.	Neuskkljenost projekta s cilji in strategijo investorjev, neuskkljenost projekta z državnimi in EU strategijami in z veljavno zakonodajo.	Ustrezna priprava investicijske in projektne dokumentacije, ki upošteva vse smernice na državni in EU ravni.	1 (nizka)

<b>Tveganje št. 5:</b>	<b>Tveganje zaradi nestabilnih ekonomskih in političnih dejavnikov ter odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta.</b>	Podaljšanje roka izvedbe projekta, zastoj (ustavitev) projekta, zamenjava izvajalcev gradnje.	Preveritev strateških usmeritev države, vključevanje javnosti, upoštevanje priporočil ter ustrezno informiranje javnosti glede izvedbe projekta.	<b>2 (srednja)</b>
------------------------	---	---	--	--------------------

**Tabela 18: Prikaz tveganj izvedbe projekta**

<b>TVEGANJE IZVEDBE PROJEKTA</b>				
	Vrsta tveganja	Glavne posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj	Stopnja tveganja
<b>Tveganje št. 6:</b>	<b>Tveganje izvedbe projekta</b>	Zamiki pri oddaji JN, sprejemanju ustreznih občinskih sklepov ter oddaji del, izbor neustreznega izvajalca glede na zahtevnost del in glede na njegovo finančno stabilnost.	Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo celotnega projekta, stalen nadzor nad izvedbo projekta, izbor ustreznega izvajalca, garancija za dobro izvedbo del, ustrezna pogodba z izvajalcem, določitev kazni za zamudo pri izvedbi.	<b>1 (nizka)</b>
<b>Tveganje št. 7:</b>	<b>Tveganje uspešnega in pravočasnega prevzema stavbe</b>	Zamik pri pridobitvi uporabnega dovoljenja, nezmožnost vzpostavitve načrtovanih dejavnosti, dodatni stroški po zaključku vseh del.	Upoštevanje izdelane projektne dokumentacije, tehnične dokumentacije, dosledno izpolnjevanje obveznosti izbranega izvajalca, nadzor nad gradnjo, izvedba internega kakovostnega prevzema.	<b>2 (srednja)</b>
<b>Tveganje št. 8:</b>	<b>Tveganje financiranja investicijskega projekta</b>	Potreba po zagotovitvi dodatnih finančnih sredstev zaradi pokrivanja zamudnih obresti, ali zaradi nadomeščanja virov.	Zaprta finančna konstrukcija investicijskega projekta pred začetkom izvedbe, stalen nadzor izvedenih del in sprotno vrednotenje in potrjevanje stroškov.	<b>1 (nizka)</b>

**Tabela 19: Prikaz tveganj v času obratovanja**

<b>TVEGANJA V ČASU OBRATOVANJA</b>				
	Vrsta tveganja	Glavne posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj	Stopnja tveganja
<b>Tveganje št. 9:</b>	<b>Poslovno tveganje in doseganje učinkov</b>	Neizpolnjevanje standardov za opravljanje dejavnosti	Upoštevanje standardov kakovosti pri izvedbi investicijskega projekta, kakor tudi v fazi obratovanja, ozaveščanje uporabnikov.	<b>1 (nizka)</b>
<b>Tveganje št. 10:</b>	<b>Tveganje upravljanja, obratovanja in vzdrževanja stavbe in doseganja planiranih družbeno-ekonomskih koristi</b>	Visoki stroški tekočega obratovanja in vzdrževanja, nedoseganje načrtovanih družbenih koristi.	Ustrezno planiranje projekta vnaprej, vgradnja kvalitetnih materialov, usklajenost projekta z njegovimi predhodno določenimi cilji.	<b>2 (srednja)</b>
<b>Tveganje št. 11:</b>	<b>Okoljsko tveganje</b>	Poslabšanje kakovosti okolja, povečanje obremenitev okolja, nedoseganje standardov na področju varstva okolja v primeru spremembe zakonodaje.	Upoštevanje okoljskih standardov v vseh fazah izvedbe investicijskega projekta, kakor tudi v fazi obratovanja.	<b>1 (nizka)</b>

Ocenjujemo, da verjetnost tveganj obstaja, vendar ne ogroža odločanja za nadaljevanje izvedbe projekta. Projektna tveganja so zelo nizka, kar je razvidno iz gornjih tabel.

## 15.2 Analiza občutljivosti

Pri analizi občutljivosti ugotavljamo vplive sprememb potencialnih kritičnih faktorjev na rezultate investicije, podane v finančni analizi. Ocenjujemo, da so pri izvedbi investicije in njenem obratovanju prisotni naslednji potencialni kritični faktorji (spremenljivke):

- spremembe investicijske vrednosti,
- faktorji, ki vplivajo na operativne stroške investicije,
- faktorji, ki vplivajo na prihodke investicije.

Analizo občutljivosti smo izvedli tako, da smo ključne spremenljivke projekta spreminjali za +1% in -1%, nato pa smo opazovali posledice teh sprememb (učinke) na finančnih in ekonomskih dinamičnih kazalnikih upravičenosti projekta. Spremenljivke smo spreminjali posamično in pri tem smo ohranili ostale spremenljivke projekta nespremenjene.

V priročniku za izdelavo Analize stroškov in koristi (t.j. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020), ki ga je Evropska komisija izdala decembra 2014, je predlagano, da so kot kritične spremenljivke obravnavane tiste, katerih 1% sprememba ima za posledico 1% spremembo prvotne vrednosti neto sedanje vrednosti (NPV).

**Tabela 20: Prikaz rezultatov finančne analize občutljivosti za izvedbo investicijskega projekta**

FINANČNA ANALIZA						
NETO SEDANJA VREDNOST						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	+1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	-961.590	<b>-970.438</b>	0,92%	<b>-952.742</b>	-0,92%	ni kritična
PRIHODKI (PRIHRANKI)	-961.590	<b>-961.590</b>	0,00%	<b>-961.590</b>	0,00%	ni kritična
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	-961.590	<b>-965.436</b>	0,40%	<b>-960.822</b>	-0,08%	ni kritična
INTERNA STOPNJA DONOSA						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	+1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	-7,74%	<b>-7,73%</b>	-0,20%	<b>-7,76%</b>	0,21%	kritična
PRIHODKI (PRIHRANKI)	-7,74%	<b>-7,74%</b>	0,00%	<b>-7,74%</b>	0,00%	ni kritična
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	-7,74%	<b>-7,76%</b>	0,31%	<b>-7,73%</b>	-0,20%	ni kritična

Iz zgornje tabele je razvidno, da sta finančna neto sedanja vrednost in finančna interna stopnja donosa znotraj mej občutljivosti pri vseh ključnih spremenljivkah, saj se pri povečanju oziroma zmanjšanju ključnih spremenljivk za 1,0 % spreminjata za manj kot 1,0 %. Nobena ključna spremenljivka v tem primeru ni kritična spremenljivka.

**Tabela 21: Prikaz rezultatov ekonomske analize občutljivosti za izvedbo investicijskega projekta**

EKONOMSKA ANALIZA						
NETO SEDANJA VREDNOST						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	+1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	865.004	<b>858.311</b>	-0,77%	<b>871.696</b>	0,77%	ni kritična
PRIHODKI (PRIHRANKI)	865.004	<b>881.209</b>	1,87%	<b>848.798</b>	-1,87%	kritična
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	865.004	<b>864.446</b>	-0,06%	<b>865.561</b>	0,06%	ni kritična
INTERNA STOPNJA DONOSA						
KLJUČNE SPREMENLJIVKE	Osnovni scenarij	+1%	% spremembe	-1%	% spremembe	OCENA SPREMENLJIVKE
INVESTICIJSKA VLAGANJA	14,00%	<b>13,86%</b>	-1,02%	<b>14,15%</b>	1,04%	kritična
PRIHODKI (PRIHRANKI)	14,00%	<b>14,15%</b>	1,07%	<b>13,85%</b>	-1,08%	kritična
ODHODKI IZ OBRATOVANJA	14,00%	<b>14,00%</b>	-0,04%	<b>14,01%</b>	0,04%	ni kritična

Pri ekonomski neto sedanji vrednosti in ekonomski interni stopnji donosa sta postavki investicijski stroški in prihodki investicijskega projekta kritični spremenljivki, saj se pri povečanju oziroma zmanjšanju za 1,0 % spreminjata za več kot 1,0 %. Odhodki investicijskega projekta pa niso kritična spremenljivka.

Ugotavljamo, da v analizi upoštevane investicijske vrednosti bistveno ne spreminjajo finančnih kazalnikov kot tudi ne ekonomskih kazalnikov upravičenosti izvedbe investicijskega projekta. Kritičnim spremenljivkam je potrebno v času nastajanja posvetiti posebno pozornost oziroma uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili te spremembe.

## 16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Analiza obstoječega stanja je pokazala potrebo po izvedbi projekta pod varianto »z investicijo«. Izvedba variante »z investicijo« predvideva umestitev kolesarskih pasov na lokalni cesti ob Stjuži v Strunjanu, LC 312 151 (Strunjan – Vila Tartini) in preureditev obstoječega trikrakega križišča na križanju lokalne ceste LC 312 151 Strunjan (ob Stjuži) – parkirišče z javno potjo JP 640 091 Izola – Strunjan (Ronek, Borgola) v Strunjanu v km 0+885. V sklopu preureditve križišča bo izvedeno tudi parkirišče za avtobuse z avtobusno postajo ter postavljena informativna tabla, ki bo pred parkiriščem obveščala goste o zasedenosti parkirišča v Strunjanu. Z obnovo ulice se bo povečala dostopnost do stavb na območju, uredila komunalna infrastruktura ter uredil celosten izgled ulice. Občina Piran bo na ta način izboljšala komunalno opremljenost in kakovost bivalnega okolja v mestu ter tako prispevala k večji privlačnosti okolja Krajinskega parka Strunjan za vse obiskovalce kot tudi prebivalce.

Predhodno izdelana investicijska dokumentacija je obravnavala sledeči varianti izvedbe investicijskega projekta:

1.	<b>VARIANTA 0</b>	Ohranitev obstoječega stanja (izhodiščna varianta ali varianta brez investicije).
2.	<b>VARIANTA 1</b>	Izvedba operacije »Sanacija občinske ceste LC št. 312 151 v Strunjanu z izvedbo krožnega križišča in avtobusnega postajališča«.

Kot optimalna varianta se je izkazala Varianta 1 »z investicijo«, ki predvideva izvedbo investicijskega projekta. Vrednost investicije znaša **786.075 € brez DDV** oz. **959.012 € z vključenim DDV**. Večina stroškov na investicijskem projektu bo nastala v letu 2024, ko se bo izvajala glavnina GOI del. Preračun v tekoče cene skladno z uredbo ni bil izveden, saj je izvedba investicijskega projekta krajša od enega leta.

Finančno konstrukcijo predvidene investicije predstavljajo lastna finančna sredstva **Občine Piran v višini 856.012 €** ter sredstva v višini **103.000 €**, ki bodo sofinancirana s strani **Krajinskega parka Strunjan** v okviru izvedenega projekta Trajnostne mobilnosti v območjih ohranjanja narave št. 2550-17-0010.

Investitor planira začeti z izvajanjem GOI del v oktobru 2023. Zaključek GOI del je predviden v marcu 2024. Zaključek vseh aktivnosti na projektu je predviden v aprilu 2024.

Kazalniki upravičenosti na podlagi finančne analize:

FINANČNA ANALIZA	FINANČNA ANALIZA	EKONOMSKA ANALIZA
ANUITETNA STOPNJA	4,00 %	5,00 %
Doba vračanja v letih v letih	se ne povrne	10,50
Neto sedanja vrednost (NSV) v €	-961.589,88	865.003,65
Interna stopnja donosa (IRR) v %	-7,74%	14,00%
Relativna neto sedanja vrednost v €	-1,03	1,24
Količnik relativne koristnosti	0,15	2,14

Finančna analiza investicijskega projekta je pokazala, da projekt ni finančno rentabilen za izvedbo, zato ga upravičujemo na podlagi ekonomskih koristi, ki jih ta prinaša. Iz opravljene ekonomske analize projekta pa izhaja, da je investicijski projekt finančno rentabilen in s tem upravičen za izvedbo, zato je k izvedbi investicije smiselno pristopiti. Izvedba investicijskega projekta bo prinesla v ožje in širše okolje številne družbeno ekonomske koristi in uresničuje cilje razvojnih strategij in programov na ravni občine, države in Evropske unije.

**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 »Sanacija občinske ceste LC št. 312 151 v Strunjanu z izvedbo krožnega križišča in avtobusnega postajališča« smiselna in upravičena, kar so potrdili tudi izračunani finančni kazalniki v okviru opravljene finančne in ekonomske analize.**

**Izvedba investicijskega projekta bo prinesla širše družbeno ekonomske koristi in uresničuje cilje razvojnih strategij in programov na ravni občine, države in Evropske unije. Investicijski projekt bo pozitivno vplival na uravnotežen socialni, družbeni, gospodarski in trajnostni razvoj kraja oz. občine.**