



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**  
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI STRUKTURNI  
IN INVESTICIJSKI SKLADI  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

# VLOGA ZA ODLOČITEV O PODPORI

PROJEKT

EVROPSKEGA SKLADA ZA REGIONALNI RAZVOJ

NALOŽBE V INFRASTRUKTURO

## UREDITEV GLAVNE KOLESARSKE POVEZAVE G4 Kalce– Modrej, odsek Idrija-Mokraška vas

## A. ORGAN, PRISTOJEN ZA IZVAJANJE PROJEKTA, IN NJEGOVE ZMOGLJIVOSTI

### A.1 Upravičenec<sup>1</sup>

A.1 Upravičenec (v primeru, da jih je več, se poda informacije za vsakega posebej)		
A.1.1	<i>Ime</i>	Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo
A.1.1.2	<i>Naslov</i>	Tržaška 19, Ljubljana
A.1.1.3	<i>Davčna številka</i>	SI75827735
A.1.1.4	<i>Tip upravičenca</i>	NPU
A.1.1.5	<i>Ime odgovorne osebe</i>	Damir Topolko
A.1.1.6	<i>Položaj odgovorne osebe</i>	direktor
A.1.1.7	<i>Telefonska številka</i>	+386 1 478 8002
A.1.1.8	<i>E-naslov</i>	<a href="mailto:damir.topolko@gov.si">damir.topolko@gov.si</a>
A.1.1.9	<i>Ime kontaktne osebe</i>	Irena Zore Willenpart
A.1.1.10	<i>Položaj kontaktne osebe</i>	vodja Službe za evropske zadeve in tehnično regulativo
A.1.1.11	<i>Telefonska številka</i>	+386 1 478 8040
A.1.1.12	<i>E-naslov</i>	<a href="mailto:irena.zore@gov.si">irena.zore@gov.si</a>
A.1.1.13	<i>Velikost podjetja</i>	/

<sup>1</sup> V primeru produktivne naložbe vnesite podatke o velikosti podjetja, prihodkih podjetja (vrednost v milijonih EUR in leto), številu zaposlenih in druge relevantne informacije.

## A.2 Zmogljivost upravičenca z navedbo njegove tehnične, pravne, finančne in upravne zmogljivosti<sup>1</sup>

A.2.1 Tehnična zmogljivost (navedite najmanj pregled strokovnega znanja, potrebnega za izvedbo projekta, in število zaposlenih s takim strokovnim znanjem, ki so na voljo znotraj organizacije in dodeljeni projektu).

Projekt bo vodila oseba z izkušnjami pri vodenju projektov s področja prometne infrastrukture in dodatnimi znanji s področja vodenja evropskih projektov. Znotraj organizacije je, z ustreznim strokovnim znanjem za vodenje projektov, zaposlenih še 6 oseb. Za dodatno strokovno pomoč ima naročnik sklenjeno pogodbo s podjetjem DRI upravljanje investicij, družba za razvoj infrastrukture d.o.o..

A.2.2 Pravna zmogljivost (navedite najmanj informacije o pravnem statusu upravičenca, ki mu omogočajo izvedbo projekta, in njegovo zmogljivost, da po potrebi sproži pravni postopek).

Upravičenec, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo (MZI). Izvaja strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo glavnih in regionalnih cest ter dela hitrih cest. Med naloge DRSI sodijo tudi priprava predlogov za investicije v državne ceste v njeni pristojnosti, usklajevanje pri projektiranju, graditvi in obnovah cest in objektov na teh cestah. DRSI je zadolžena tudi za gradnjo, nadgradnjo, obnovo in vzdrževanje javne železniške infrastrukture, ter druge naloge, določene z zakoni in podzakonskimi predpisi, ki urejajo javno železniško infrastrukturo.

ORGANIZIRANOST: V sektorjih in službah DRSI se izvajajo glavni delovni procesi, ki vključujejo izpolnjevanje zakonskih in drugih nalog DRSI, v pravni in finančni službi pa potekajo podporne in spremljajoče dejavnosti, ki so potrebne za izvajanje glavnih delovnih procesov.

A.2.3 Finančna zmogljivost (potrdite najmanj finančni položaj organa, pristojnega za izvedbo projekta, da bi dokazali njegovo sposobnost zagotavljanja likvidnosti za ustrezno financiranje projekta ter s tem uspešno izvedbo in prihodnje delovanje, poleg drugih dejavnosti organa).

Upravičenec, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo in neposredni proračunski uporabnik. Investicijska naložba izgradnje kolesarske povezave Idrija Mokraška vas, je opredeljena v Načrtu razvojnih programov, šifra projekta 2431-13-0003 z nazivom »KOLE Idrija-Mokraška vas«.

Investicija bo financirana iz proračunskih sredstev Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), ter predvidoma iz sredstev ESRR.

A.2.4 Upravna zmogljivost (navedite najmanj projekte, ki jih financira EU, in/ali primerljive projekte, izvedene v zadnjih desetih letih. Če takih primerov ni, navedite, ali so bile upoštevane potrebe po tehnični pomoči; oglejte si institucionalne ureditve, kot je obstoj enote za izvedbo projekta (PIU), ki je sposobna izvesti in upravljati projekt, ter, če je mogoče, vključite predlagano organizacijsko shemo za izvedbo in delovanje projekta).

DRSI je v finančni perspektivi 2007-2013 uspešno izvedla 30 projektov, sofinanciranih iz ESRR sredstev v okviru OP ROPI 2007-2013, razvojne prioritete Prometna infrastruktura, prednostne usmeritve Cestna infrastruktura – državne ceste (7 obvoznic mest, 8 rekonstrukcij cestnih odsekov in 10 rekonstrukcij premostitvenih objektov, 9 kolesarskih povezav in 6 izvennivojskih križanj cest z železnico) ter v ta namen počrpala skoraj 140 mio EUR ESRR sredstev na

<sup>1</sup> V primeru projekta javno-zasebnega partnerstva in če zasebni partner še ni izbran, ta del vključuje minimalna merila o usposobljenosti, ki jih je treba ohraniti za predizbiro na razpisu, in njihovo utemeljitev. Vloga opisuje tudi vse ureditve za pripravo, spremljanje in administracijo projekta javno-zasebnega partnerstva.

področju cestne infrastrukture – državne ceste in dosegla vse, z OP ROPI 2007-2013 predvidene kazalnike rezultata in učinka.

Projekti sofinancirani iz EU sredstev na cestni infrastrukturi se izvajajo v Službi za evropske zadeve in tehnično regulativo (notranja organizacijska enota DRSI). V izvedbo projekta so v posameznih fazah vključene tudi ostale službe upravičenca (Pravna služba, Služba za javna naročila, Finančna služba) ter pogodbeno konzultantsko podjetje, DRI upravljanje investicij, družba za razvoj infrastrukture d.o.o. Izvajalci posameznih del so izbrani v skladu z Zakonom o javnem naročanju.

A.2.5 *Podrobno opišite način upravljanja infrastrukture po dokončanju projekta (tj. ime upravljavca; metode izbora – javno upravljanje ali koncesija; vrsta pogodbe itd.).*

Po končani izvedbi bo vzdrževanje in upravljanje kolesarskih poti preneseno upravljavcem skladno z veljavnim Zakonom o cestah. Vzdrževanje kategorizirane državne kolesarske poti bo prevzela Direkcija RS za infrastrukturo (redno vzdrževanje na območju predvidene kolesarske poti bo opravljal koncesionar, Kolektor CPG d.o.o., skladno z določili pogodbe »Koncesija za izvajanje gospodarske javne službe rednega vzdrževanja in varstva cest, ki so v upravljanju DRSI – območje 2«, razen na odsekih, ki potekajo po lokalnih cestah, kjer vzdrževanje prevzema občina.

**B. OPIS NALOŽBE IN NJENE LOKACIJE; RAZLAGA O NJENI SKLADNOSTI Z USTREZNIMI PREDNOSTNIMI OSMI ZADEVNEGA OPERATIVNEGA PROGRAMA (PROGRAMOV) TER O PRIČAKOVANEM PRISPEVKU K DOSEGANJU POSEBNIH CILJEV NAVEDENIH PREDNOSTNIH OSI IN K DRUŽBENOGOSPODARSKEMU RAZVOJU**

**B.1 Operativni program in prednostne osi**

OP	Prednostna os OP	Prednostna naložba OP	Specifični cilj OP
<p><i>Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020</i></p> <p><i>CCI 2014SI16MAOP001</i></p>	<p><i>04 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«</i></p>	<p><i>4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«</i></p>	<p><i>1 Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih</i></p>

**B.2 Naziv operacije**

Naziv oz. naslov operacije

*Ureditev glavne kolesarske povezave G4 Kalce–Modrej, odsek Idrija-Mokraška vas*

**B.3 Sklad**

Sklad

ESRR

#### B.4 Kategorizacija dejavnosti projekta<sup>1</sup>

	Oznaka	Znesek	Odstotek
	090	1.565.857,65	100%
B.2.1 Koda(e) za razsežnost(i) »področje ukrepa« (uporabite več kod, če je na podlagi sorazmernega izračuna ustreznih več področij ukrepa)	<>	<>	<>
	<>	<>	<>
	<>	<>	<>
	<>	<>	<>
	<>	<>	<>
B.2.2 Koda za razsežnost »oblika financiranja« (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	01	1.055.364,94	100%
	<>	<>	<>
B.2.3 Koda za »teritorialno razsežnost« (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	07	1.565.857,65	100%
	<>	<>	<>
B.2.4 Koda za razsežnost »teritorialni mehanizem izvajanja«	07	1.565.857,65	100%
B.2.5 Koda za razsežnost »tematski cilj« (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	04	1.565.857,65	100%
B.2.6 Koda za razsežnost »gospodarska dejavnost« (koda NACE (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	22		
B.2.7 Koda za razsežnost(i) »lokacija« (NUTS III <sup>2</sup> ) (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	S1043		
B.2.8 Narava naložbe <sup>3</sup> (izpolnite le za produktivne naložbe)			
B.2.9 Zadevni (izpolnite le za produktivne naložbe) <sup>4</sup>			

#### B.5 Opis projekta

<sup>1</sup> Priloga I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 215/2014 z dne 7. marca 2014 o določitvi pravil za izvajanje Uredbe (EU) št. 1303/2013.

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 154, 21.6.2003, str. 1), kakor je bila spremenjena. Uporabite najbolj natančno in ustrezno kodo NUTS III. Če se projekt nanaša na več posameznih področij ravni NUTS III, kodirajte po NUTS III ali višjih kodah.

<sup>3</sup> Nova gradnja = 1; dozidava = 2; prezidava/posodobitev = 3; sprememba kraja = 4; nastanek s prevzemom = 5.

<sup>4</sup> Kombinirana nomenklatura (KN), Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 (UL L 256, 7.9.1987, str. 1).

B.5.1 Predložite kratek in jedrnat opis projekta (predstavite cilj projekta, obstoječe stanje, vprašanja, ki jih bo obravnaval, objekte, ki bodo zgrajeni itd.), zemljevid, na katerem so opredeljeni območje izvajanja projekta in glavne komponente projekta z ocenami skupnih stroškov za te (brez razčlenitve stroškov po dejavnostih).

### Obstoječe stanje

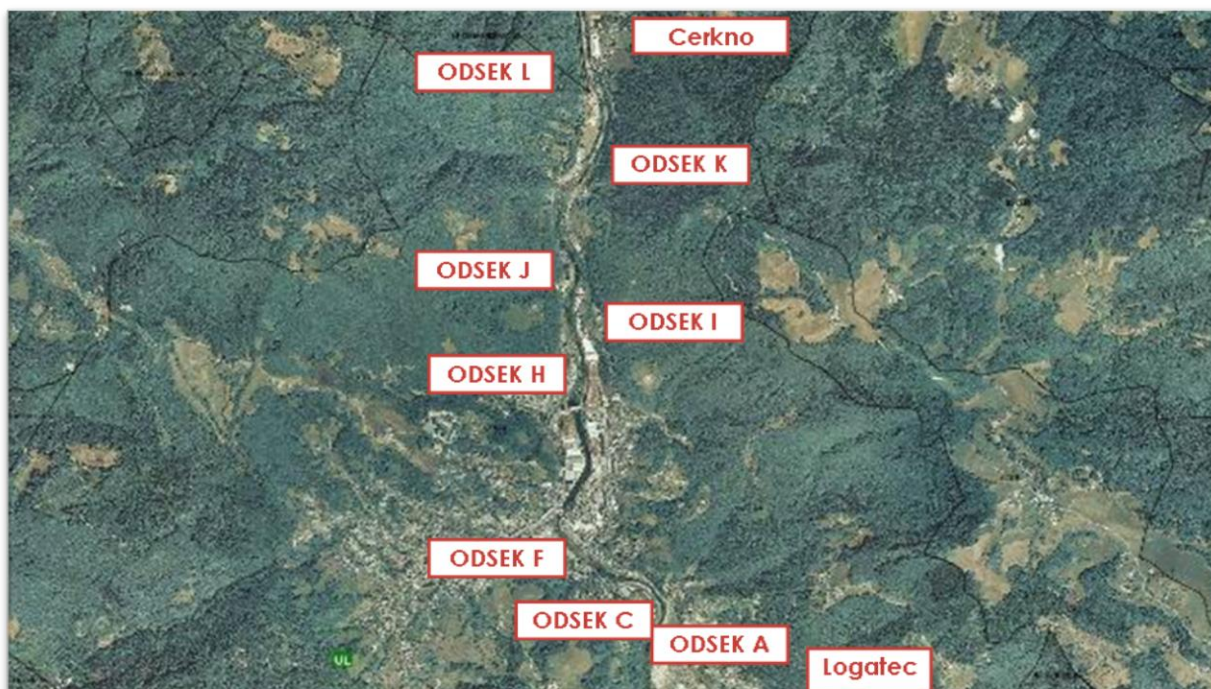
Kolesarska povezava med Idrijo in Mokraško vasjo trenutno poteka po obstoječih sprehajalnih poteh in mestnih ulicah, ki so mestoma nevarne, neoznačene in preozke za kolesarjenje. Obstoječa trasa nima urejenih kolesarskih površin, niti ustrezne prometne signalizacije, ki bi urejala prometni režim. Mestoma se pot zoži do te mere, da se lahko v eno smer pelje le en kolesar, saj srečanje zaradi visoke trave in neurejenih bankin ob straneh ni mogoče. Varnost kolesarjev je najbolj ogrožena predvsem ob prometni državni cesti G2-102 Spodnja Idrija-Godovič, odsek 1034. Na navedenem odseku je povprečni letni dnevni promet (PLDP) v letu 2017 znašal 4.394, od tega 11,2 % tovornih vozil. Na celotnem poteku ni ne nobenih obstoječih urejenih kolesarskih površin niti prometne signalizacije s katero bi se lahko vodil ali na kakršenkoli način urejal kolesarski promet.

**Namen** projekta je ureditev kolesarske povezave za zagotavljanje pogojev za dnevne migracije kolesarjev, ki se sedaj vozijo po neurejenih mestnih ulicah in pešpoteh ter po glavni cesti, ki je hkrati tudi edina povezava Goriške regije z Osrednjo Slovenijo. Dolgoročni namen pa je spodbujanje trajnostne mobilnosti, izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje ter posledično zmanjševanje števila vozil na cesti.

### Cilj projekta

Cilj projekta je zgraditi oziroma urediti kolesarsko povezavo na odseku med Idrijo in Mokraško vasjo, ki bo Idrijo kot pomembno gospodarsko središče povezal z zaledjem.

### Območje izvajanja projekta z opisom



Celotna dolžina obravnavanega posega znaša ca 3.400 metrov. Trasa poteka po obstoječih pešpoteh urbanega okolja, mestnih ulicah in obstoječih nekategoriziranih poteh izven mestnega območja in je z gradbenega vidika razdeljena na več pododsekov.

#### Pododsek A

Začetek kolesarske poti je pri trgovskem centru Tuš, od koder se nadaljuje po obstoječi makadamski pešpoti med desnim bregom Idrijce in mestnim stadionom, širine 2,5 m. Pododsek A poteka od km 1+390 do km 1+566,27, kjer se naveže na nov most preko Idrijce.

#### Pododsek B

Na tem pododseku se nahaja nov most preko Idrijce, ki ni predmet tega projekta. Promet preko mostu bo potekal po mešani površini za pešce in kolesarje v širini 2,00 m.

### **Pododsek C**

Pododsek C poteka od km 1+630 do km 1+864,50. Po prehodu z mostu preko Idrijce se pot nadaljuje na levem bregu Idrijce, širine 3,5 m. Poteka po obstoječi makadamski poti ob jugozahodnem robu parka in se priključi na asfaltirano Vodnikovo ulico.

### **Pododsek E**

Pododsek E poteka po Vodnikovi ulici, od km 1+864,50 im km 2+219 in se uredi le s prometno signalizacijo. Kolesarji se vodijo mešano z ostalim motornim prometom. Trasa se pri šolskem igrišču odcepi od Vodnikove ulice.

### **Pododsek F**

Pododsek F poteka po levem bregu Idrijce, od igrišča OŠ Idrija (ob Vodnikovi ulici) v km 2+124 do obstoječe brvi za pešce in kolesarje preko Idrijce. Preko brvi se trasa nadaljuje čez semaforizirano križišče Arkove in Gregorčičeve ulice in nadaljuje po Arkovi ulici, in se zaključi se v km 2+295.

### **Pododsek G**

Pododsek G poteka od km 2+295 do km 3+225. Kolesarska povezava na tem delu poteka preko mostu čez Idrijco na mešani površini za pešce in kolesarje in prečka državno cesto G2-102/1034 (Gregorčičeva ulica), v nadaljevanju pa po lokalni cesti (Arkova ulica), kjer se kolesarji vodijo mešano z ostalim motornim prometom.

V km 2+360 se nahaja obstoječe semaforizirano križišče, v katerem se uredijo prehodi za kolesarje v vseh smereh. Izvedejo se tudi klančine za pešce in priključek na desni strani v smeri stacionaže z dvignjenim robnikom, vertikalna in horizontalna signalizacija ter dograditev semaforske opreme.

### **Pododsek H**

Pododsek vključuje zadnji del Arkove ulice in se zaključi pred čistilno napravo. Makadamska površina se asfaltira v širini 3,50 m. Na tem delu poti bo dovoljen promet za dostope do objektov ob trasi . Konec pododseka je v km 3+406.

### **Pododsek I**

Pot na tem pododseku, od km 3+406 do km 3+600, poteka kolesarska pot po obstoječi pešpoti, ob desnem delu čistilne naprave, širine 2,50 m.

### **Pododsek J**

Na pododseku J poteka kolesarska pot v širini 2,5 m po obstoječi pešpoti ob desnem bregu Idrijce nad betonskim dovodnim kanalom (Raka) za HE Marofov, ki ga je potrebno konstrukcijsko ojačati. V km 3+832 se obnovi obstoječa lesena brv (zamenja se lesena konstrukcija).

### **Pododsek K**

Pododsek K poteka od km 3+985 do km 4+679. V km 3+980 se pešpot združi z lokalno dovozno cesto do stanovanjskih objektov, ki se uredi za kolesarski in lahki motorni promet.

### **Pododsek L**

Zadnji pododsek poteka od km 4+679 do km 4+780, kjer je križanje z državno cesto R3-610/1371 Pešnik (Marof)–Žiri. Na pododseku se uredi le prometna signalizacija, kjer se kolesarji vodijo mešano z ostalim motornim prometom ter cestna razsvetljava na priključku na glavno cesto. Pododsek se zaključi pred trgovino Eurospin.

Izvedba obsega gradnjo kolesarske poti, vključno z vsemi ostalimi potrebnimi ukrepi: ureditev odvodnjavanja ter prometne opreme in signalizacije, gradnjo podpornega zidu (odsek I) dolžine ca 12 m in višine ca 1 m ter kamnite zložbe (odsek K) dolžine ca 100 m, dograditev obstoječega prepusta (odsek J), ureditev cestne razsvetljave, zaščita ali prestavitev komunalnih vodov, hortikultura ureditev.



**Stroški gradnje**

GLAVNE KOMPONENTE GRADNJE	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
pododsek A (1+390 do 1+556,27)	78.788,63	96.122,13
pododsek C (1+630 do 1+864,50)	81.045,79	98.875,86
pododsek E (od 1+864,5 do 2+129)	3.358,17	4.096,97
pododsek F (2+129 do 2+295)	33.832,50	41.275,65
pododsek G (2+295 do 3+225)	14.435,08	17.610,80
pododsek H (3+225 do 3+406)	58.398,75	71.246,48
pododsek I (3+406 do 3+600)	63.418,17	77.370,17
pododsek J (3+600 do 3+985)	127.129,41	155.097,88
pododsek K (3+985 do 4+679)	238.176,52	290.575,35
pododsek L (4+679 do 4+780)	9.064,35	11.058,51
cestna razsvetljava	12.701,90	15.496,32
dovodni kanal	407.228,04	496.818,21
razširitev prepusta	9.776,22	11.926,99
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.137.353,54</b>	<b>1.387.571,31</b>

B.5.2 Navedite predvidene aktivnosti operacije (npr. komponente oz. dejavnosti)<sup>1</sup>:

Ali je aktivnost vezana na vrsto stroška?

da

ne

Predvidene dejavnosti ali aktivnosti	Predvidena vrsta stroška	Skupni stroški (v EUR)
Gradbena dela	Nakup in gradnja nepremičnin	1.137.353,54
Zemljišča	Nakup nezazidanih zemljišč	64.532,38
Nadzor, inženiring	Stroški storitev zunanjih izvajalcev	45.494,14
Projektna dokumentacija	Projektna dokumentacija	43.648,44
Informiranje in komuniciranje	Stroški svetovanja na področju informiranja in komuniciranja	4.098,36
DDV	Davek na dodano vrednost	270.730,79
<b>Skupaj</b>		<b>1.565.857,65</b>

<sup>1</sup> Aktivnosti se vnašajo na dva načina, in sicer:

1. V kolikor se izbere opcija »DA«: V tabelo se vnesejo samo nazivi posamezne aktivnosti. Pri vnosu plana stroškov (v preglednici C.1), pa se na posamezno aktivnost vnese posamezna kategorija stroškov/ vrsta stroškov s predvideno dinamiko po letih (upravičene in neupravičene).
2. V kolikor se izbere opcija »NE«: V tabelo se vnesejo nazive aktivnosti in na posamezno aktivnost vežeš eno ali več kategorij stroškov/vrste stroškov (en strošek je lahko vezan na več aktivnosti) ter vneseš vrednost posamezne aktivnosti (upravičene in neupravičene strošek). Pri vnosu plana stroškov (v preglednico C.1.) pa se vnesejo samo kategorije stroškov/vrste stroškov s predvideno dinamiko po letih, brez navezave na posamezno aktivnost. Skupna vrednost aktivnosti mora biti enaka skupni vrednosti plana stroškov (upravičeni in neupravičeni stroški skupaj).

- B.5.3 Če je projekt faza širšega projekta, kratko in jedrnatno opišite predlagane faze izvajanja ter pojasnite, kako so tehnično in finančno neodvisne. Pojasnite, katera merila so bila uporabljena za določitev, da se projekt razdeli na faze. Navedite delež (odstotek) celotnega projekta, ki ga zajema ta faza.

Kolesarska pot Idrija–Mokraška vas je del glavnega kolesarskega omrežja G4 Modrej– Želin–Idrija–Godovič– Kalce. Glavna kolesarska povezava G4 je namenjena povezovanju Posočja in Idrijsko-cerkljanskega območja z navezavo na evropsko kolesarsko pot Eurovelo 9, na katero se priključi v Logatcu. Trasa je razdeljena na štiri odseke, ki so tehnično med seboj neodvisni. Kolesarska pot Idrija–Mokraška vas, ki bo v prvi fazi namenjena dnevnim kolesarjem (kasneje po dograditvi celotne trase G4 pa tudi daljinskemu kolesarjenju) je del odseka Spodnja Idrija-Idrija. (Umestitev državnega kolesarskega omrežja v prostor goriške razvojne regije, LOCUS d.o.o., Solkan, september 2015)

- B.5.4 Ali je organ upravljanja oziroma Evropska komisija že odobrila kateri del tega projekta?

da  ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite številko odločbe o dodelitvi sredstev:

/

- B.6 Cilji projekta in skladnost projekta z ustreznimi prednostnimi osmi zadevnega operativnega programa (zadevnih operativnih programov) ter pričakovan prispevek k doseganju posebnih ciljev in rezultatov navedenih prednostnih osi in k pričakovanemu prispevku k družbenogospodarskemu razvoju območja, zajetega z operativnim programom.**

- B.6.1 Kateri so glavni cilji projekta? Navedite jih in jih na kratko obrazložite.

Idrija leži v severozahodnem delu Slovenije, na stičišču predalpskega in dinarskega sveta. Skozi mesto teče reka Idrija. Zaradi naravnih danosti je območje poselitve skoncentrirano ob reko Idrijco. Predvideni poseg poteka iz centra Idrije proti severu ob reki Idrijci v smeri Spodnje Idrije in se zaključuje v Mokraški vasi, ki leži približno 1,6 km severno od Idrije.

Glavni cilji projekta so:

- spodbujanje trajnostne mobilnosti,
- izboljšanje dostopnosti in tehničnih elementov površin, namenjenih kolesarjenju,
- izboljšanje označenosti poti,
- povečanje prometne varnosti,
- zmanjšanje emisij hrupa in škodljivih vplivov na okolje z razvojem (suburbane) mobilnosti,
- izboljšanje življenjskega okolja,
- povezanost lokalnega in državnega kolesarskega omrežja,
- izboljšanje urejenosti okolja in turistične ponudbe

Dolgoročni cilj je vzpostavitev enovitega sistema kolesarskih povezav v regiji, s primernim sistemom vzdrževanja in upravljanja. Posledica vodenja kolesarskih poti po manj prometni infrastrukturi, namenjeni ranljivejšim udeležencem v prometu, bo tudi izboljšana prometna varnost.

- B.6.2 Navedite podrobne informacije o skladnosti projekta z ustreznimi prednostnimi osmi operativnega programa ter o pričakovanem prispevku k doseganju kazalnikov rezultatov v okviru posebnih ciljev teh prednostnih osi.

Investicija zasleduje zastavljene cilje v okviru »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«, prednostne osi 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«, prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omiljitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«.

V okviru navedene prednostne naložbe se bodo spodbujali ukrepi, ki se bodo izvajali na podlagi izdelanih celostnih prometnih strategij na nivoju občin. V tem projektu je ključna izgradnja kolesarske povezave na odseku Idrija-Mokraška vas, z namenom zagotavljanja trajnostne in dnevne mobilnosti. V sklopu izvedbe bodo podprte aktivnosti, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z

izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti in kvalitete bivanja. Sočasno se bo izboljšala kvaliteta zraka, zmanjšala raven hrupa ter povečala prometna varnost.

Projekt prispeva k doseganju naslednjih kazalnikov OP za v okviru ESRR:

Identifikator	Kazalnik	Vrsta kazalnika	Merska enota	Ciljna vrednost za leto 2018	Ciljna vrednost za leto 2023	Ciljna vrednost za leto 2023 po OP
4.23	Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav	kazalnik učinka	km	0	3,4	5
F1	Vložena sredstva/Izdatki	Finančni kazalnik	EUR	466.186,03	1.194.549,84	32.624.110,00

**B.6.3** Navedite, kako bo projekt prispeval k družbenogospodarskemu razvoju območja, zajetega z operativnim programom.

V skladu z razvojno specializacijo regije bo projekt povezal mestna oziroma urbana središča z zaledji in tako goriški regiji prinesel izboljšanje na več področjih. Predvidevajo se spremembe na bolje v povečani uporabi trajnostne mobilnosti, ki posledično razbremenjuje okolje in izboljšuje kvaliteto zraka, ljudi pa spodbuja k uporabi aktivne mobilnosti. Nove kolesarske povezave bodo zagotovile boljšo mobilnost vseh prebivalcev in večjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izvedba investicije bo zadovoljila potrebe lokalnih prebivalcev po varni in smiselno urejeni kolesarski povezavi med Idrijo in Mokraško vasjo. Potek kolesarske poti izven območja glavnih cest bo zagotovil večjo varnost, prav tako nove označbe in cestna razsvetljava. Pričakuje se večja uporaba kolesarjenja na dnevni ravni za dostop do šole, službe ali zgolj v rekreativne namene. Glede na turistično ponudbo, si lahko obetamo tudi večji obisk lokalnih znamenitosti z uporabo kolesa.

Projekt je skladen s cilji sprejete Celostne prometne strategije Občine Idrija (v nadaljevanju: CPS) ter usklajen s predhodno dokumentacijo zasnove regionalnega kolesarskega omrežja Goriške razvojne regije, ki vključuje tudi odsek med naselji Idrija in Spodnja Idrija.

**B.6.4** Pojasnite, katere ukrepe je načrtoval/sprejel upravičenec, da bi zagotovil optimalno izrabo infrastrukture v operativni fazi.

Investicija bo pomembno vplivala na izboljšanje prometne varnosti, stanja okolja, dostopnosti območja šibkejšim udeležencem v prometu in spodbujanju trajnostne mobilnosti ter izboljšanju pogojev za razvoj in povečanje obiskanosti turističnih znamenitosti. Kolesarska pot je načrtovana večinoma po neurejenih poteh in ulicah, ki so jih že do sedaj uporabljali pešci in kolesarji.

Prenovljena kolesarska in ostala infrastruktura ne bo namenjena trženju in jo bodo lahko prebivalci in turisti uporabljali pod enakimi pogoji.

**B.7 Navedba lokacije operacije**

**B.7.1** Predložite informacijo o lokaciji, na katerem je opredeljeno območje (občina) izvajanja operacije in njenih glavnih aktivnosti (v primeru, da te informacije na ravni občine ni možno podati, npr sistemski ukrepi ipd., se navedba informacije izpusti).

Operacija bo izvedena na območju Občine Idrija. Začetek trase je pri obstoječi asfaltni površini trgovskega centra Tuš in se konča s križanjem kolesarske poti z državno cesto R3-610/1371 Pešnik (Marof)–Žiri, v Mokraški vasi.





## C. SKUPNI STROŠKI IN SKUPNI UPRAVIČENI STROŠKI<sup>1</sup>

C.1 Izpolnite preglednico (vsi zneski v evrih):

	Aktivnost	Kategorija stroška oz. vrsta stroška	Kategorija regije[1]	"Pro rata" (%)	Skupni stroški	Neupravičeni stroški	Upravičeni stroški do sofinanciranja	Drugi upravičeni stroški	Upravičeni stroški skupaj	Odstotek skupnih upravičenih stroškov
					(A)	(B)	(C)	(D)	(E) = (C) + (D)	E/A
1	Gradbena dela	gradbena in obrtniška dela	V-SI							
			Z-SI	100%	1.137.353,54	0,00	998.168,64	139.184,90	1.137.353,54	100%
			SI							
2	Zemljišča	nakup zemljišč	V-SI							
			Z-SI	100%	53.097,94	0,00	53.097,94	0,00	53.097,94	100%
			SI							
3	Nadzor, inženiring	stroški zunanjih izvajalcev (nadzor, inženiring)	V-SI							
			Z-SI	100%	45.494,14	45.494,14	0,00	0,00	0,00	0%
			SI							
4	Projektna dokumentacija	stroški zunanjih izvajalcev (projektna dokumentacija)	V-SI							
			Z-SI	100%	43.648,44	43.648,44	0,00	0,00	0,00	0%
			SI							
5	Stroški informiranja in komuniciranja	stroški zunanjih izvajalcev (komuniciranje z javnostjo)	V-SI							
			Z-SI	100%	4.098,36	0,00	4.098,36	0,00	4.098,36	100%
			SI							
A	Vmesna vsota	V-SI								
		Z-SI	100%	1.283.692,42	89.142,58	1.055.364,94	139.184,90	1.194.549,84	93%	
		SI								
B	DDV	V-SI								
		Z-SI	100%	282.165,23	282.165,23	0,00	0,00	0,00	0%	
		SI								
C	SKUPAJ	V-SI								
		Z-SI	100%	1.565.857,65	371.307,81	1.055.364,94	139.184,90	1.194.549,84	76%	
		SI								

<sup>1</sup> Skladno z Navodili OU o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014–2020.

## C.2 Preverjanje skladnosti s pravili o državni pomoči

Ali menite, da ta projekt vključuje odobritev državne pomoči?

da

ne

Če ste odgovorili pritrdilno, izpolnite preglednico:

	Znesek pomoči (v EUR), izražen v bruto ekvivalentu nepovratnih sredstev <sup>1</sup>	Skupni znesek upravičenih stroškov (v EUR) <sup>2</sup>	Intenzivnost pomoči (v %)	Številka državne pomoči/registrska številka pomoči na podlagi skupinskih izjem
Odobrena shema pomoči ali odobrena posamezna pomoč				
Pomoč, ki jo zajema uredba o skupinskih izjemah				
Pomoč v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena <sup>3</sup> ali uredbi o javnem kopenskem potniškem prometu <sup>4</sup>				
Skupna odobrena pomoč		Ni relevantno	Ni relevantno	Ni relevantno

Če je odgovor negativen, podrobno pojasnite podlago za ugotovitev, da projekt ne zajema državne pomoči. Te informacije predložite za vse skupine morebitnih prejemnikov državne pomoči, na primer pri infrastrukturah so to lastnik infrastrukture, gradbena podjetja, upravljavec in uporabniki infrastrukture. Če je primerno, navedite, ali je razlog, zaradi katerega menite, da projekt ne vključuje državne pomoči, naslednji: (i) projekt se ne nanaša na nobeno gospodarsko dejavnost (vključno z dejavnostmi v javnem interesu) ali (ii) prejemnik(i) podpore ima(jo) zakonski monopol nad zadevnimi dejavnostmi in ni(so) dejaven(ni) v nobenem drugem liberaliziranem sektorju (ali pa se vodijo ločeni računi, če je (so) prejemnik(i) dejaven(ni) tudi v drugih sektorjih).

Izjavo glede državnih pomoči je za vse projekte gradnje kolesarskih povezav preko mehanizma DRR pridobil MZI.

Prilagamo mnenje MF št. 440-11/2018/2 z dne 18. 10. 2018.

<sup>1</sup> Bruto ekvivalent nepovratnih sredstev je diskontirana vrednost pomoči, izražena kot odstotek diskontirane vrednosti upravičenih stroškov, kot se izračuna v času dodelitve pomoči na podlagi referenčne obrestne mere, ki se uporablja v času dodelitve.

<sup>2</sup> Pravila o državni pomoči vključujejo določbe o upravičenih stroških. V tem stolpcu morajo države članice navesti skupni znesek upravičenih stroškov na podlagi uporabljenih pravil o državni pomoči.

<sup>3</sup> Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

<sup>4</sup> Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

### C.3 Izračun skupnih upravičenih stroškov

Izberite ustrezno možnost (A ali B) in po potrebi dopolnite informacije. Za operacije, ki ne ustvarjajo prihodka, izberite metodo iz člena 61(3)(b) Uredbe (EU) št. 1303/2013 in določite sorazmerno uporabo diskontiranih neto prihodkov pri 100 %.

#### A) Izračun diskontirane vrednosti neto prihodkov (člen 61(3)(b) Uredbe (EU) št. 1303/2013)

		Vrednost
1.	Skupni upravičeni stroški pred upoštevanjem zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v EUR, nediskontirani)	1.055.364,94
2.	Sorazmerna uporaba diskontirane vrednosti neto prihodkov (v %) (če je primerno) = (E.1.2.9)	100,00%
3.	Skupni upravičeni stroški po upoštevanju zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v EUR, nediskontirani) = (1) * (2)	1.055.364,94

#### B) Metoda pavšalne stopnje ali metoda zmanjšane stopnje sofinanciranja (člen 61(3)(a) in člen 61(5) Uredbe (EU) št. 1303/2013)

		Vrednost
1.	Skupni upravičeni stroški pred upoštevanjem zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v EUR, nediskontirani)	<>
2.	Pavšalna stopnja	<>
3.	Skupni upravičeni stroški po upoštevanju zahtev iz člena 61 Uredbe (EU)	<>

## D. OPRAVLJENE ŠTUDIJE IZVEDLJIVOSTI, VKLJUČNO Z ANALIZO MOŽNOSTI, IN REZULTATI

### D.1 Analiza povpraševanja

Povzemite analizo povpraševanja, vključno s predvideno stopnjo rasti povpraševanja, da bi dokazali povpraševanje za projekt, v skladu s pristopom, kakor je določen v Metodologiji za izvedbo analize stroškov in koristi. Navesti je treba vsaj naslednje informacije:

- metodologija za projekcije;
- predpostavke in izhodišča (npr. promet v preteklosti, predviden promet brez projekta);
- projekcije za izbrane možnosti, če je primerno;
- vidike na strani ponudbe, vključno z analizo obstoječe ponudbe in pričakovanega razvoja (infrastrukture);
- mrežni učinek (če obstaja).

#### 1. Stanje kolesarskega omrežja v Sloveniji

Državno kolesarsko mrežo v Sloveniji sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave, ki se urejajo kot kolesarske poti, steze, pasovi ali kot površine, namenjene tudi ostalim udeležencem v prometu. Na omrežje državnih kolesarskih povezav se navezujejo tudi občinske kolesarske povezave. Splošno velja, da kolesarski promet uvrščamo med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prevozna sredstva, ki se na krajših razdaljah izkažejo tudi za najhitrejša. Kolesarske poti na krajših razdaljah uporabljajo lokalni prebivalci za prevoz na delo, v šole, za nakupe in podobne potrebe, na daljših razdaljah pa lokalni prebivalci in turisti z namenom rekreacije in turistične dejavnosti.

Problem pospešenega razvoja kolesarjenja predstavlja pomanjkljivo urejena in nepovezana infrastruktura za trajnostno mobilnost, ki zajema mrežo kolesarskih povezav, pločnikov, postajališč, signalizacije, integracije z ostalimi prevoznimi sredstvi (vlak) ipd. Na količino kolesarskega prometa vplivajo tudi razdalje, topografske in vremenske razmere. Slovenija ima zasnovo državnega kolesarskega omrežja, ki pa ni dograjeno in povezano. Stanje poslabšujejo še pomanjkljiva označitev in ureditev kolesarskih povezav s prometno signalizacijo na obstoječi infrastrukturi in slaba povezanost obstoječih kolesarskih povezav. Predmetni projekt je prispevek k vzpostavitvi sistema državnega kolesarskega omrežja s povezavami na lokalni in regionalni ravni.

#### 2. Obstojče stanje predvidene trase

Predvidena trasa kolesarske povezave poteka na območju Občine Idrija. Delno poteka kolesarski promet po cestah skupaj z motornimi vozili, v večjem delu pa po obstoječih cestah in poteh, kjer je predvidena širitev oziroma rekonstrukcija le-teh za potrebe nove kolesarske poti. Trasa kolesarske poti poteka pretežno ob levem in na krajšem delu tudi po desnem bregu reke Idrijce.

#### 3. Prometne obremenitve

Prometne obremenitve državnega cestnega omrežja spremlja Direkcija RS za infrastrukturo. Števno mesto »617–Idrija«, ki se nahaja na glavni cesti G2-102 med Spodnjo Idrijo in Godovičem, na odseku 1034 v km 3+310. V letu 2017 so merjenja izvajali s števcem QLD6. Po podatkih Direkcije RS za infrastrukturo se je delež celotnega prometa med leti 2011 in 2017 zmanjšal za 2,9%. Največji padec merimo v kategoriji avtobusov (4,3%). Precej velik delež v skupnem seštevku PLDP pripada kategoriji tovornih vozil, ki je v letu 2017 predstavljal 11,2%. Štetje prometa na lokalnih cestah ni bilo opravljeno.

Prometne obremenitve na cesti G2-102/1034 (Sp. Idrija – Godovič)

leto	cesta	odsek	števno mesto	ime števnege mesta	PLDP	VT1, VT2	VT3	VT4
2011	G2-102	Sp. Idrija - Godovič	617	Idrija	<b>4.526</b>	3.901	70	512
2012	G2-102	Sp. Idrija - Godovič	617	Idrija	<b>4.313</b>	3.719	69	485
2013	G2-102	Sp. Idrija - Godovič	617	Idrija	<b>4.218</b>	3.637	70	470
2014	G2-102	Sp. Idrija - Godovič	617	Idrija	<b>4.159</b>	3.580	70	469
2015	G2-102	Sp. Idrija - Godovič	617	Idrija	<b>4.236</b>	3.666	71	457
2016	G2-102	Sp. Idrija - Godovič	617	Idrija	<b>4.360</b>	3.767	71	476
2017	G2-102	Sp. Idrija - Godovič	617	Idrija	<b>4.394</b>	3.782	67	495

Legenda:

VT1 – osebna vozila

VT2 – motorji

VT3 - avtobusi

VT4 – tovorna vozila



#### 4. Prometna varnost

Na širšem območju obstoječe kolesarske povezave se je v obdobju zadnjih dvajsetih let (od 31. 12. 1997 do 31. 12. 2017) zgodilo 29 prometnih nesreč, v katerih sta bila udeležena pešec ali kolesar. Vse nesreče so se zgodile na glavni cesti G2-102/1034 Sp. Idrija – Godovič. 18 ponesrečencev je utrpelo lažje ali hujše telesne poškodbe, 2 nesreči pa sta se končali s smrtnim izidom. Podatke objavlja Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

#### D.2 Analiza možnosti

D.2.1 *Opišite alternativne možnosti, obravnavane v investicijski dokumentaciji. Navesti je treba vsaj naslednje informacije:*

- i) skupni stroški naložbe in operativni stroški za obravnavane možnosti;
- ii) možnosti za obseg (glede na tehnična, operativna, ekonomska, okoljska in družbena merila) in možnosti za lokacijo predlagane infrastrukture;
- iii) tehnološke možnosti – po sestavnih delih in po sistemu;
- iv) tveganja pri vsaki možnosti, vključno s tveganji, povezanimi z vplivi podnebnih sprememb in ekstremnih vremenskih pojavov;
- v) ekonomski kazalniki za obravnavane možnosti, če je primerno;
- vi) zbirna preglednica z vsemi prednostmi in slabostmi za vse obravnavane možnosti.

Umestitev trase obravnavanega odseka je bila definirana v idejni zasnovi »Regionalno kolesarsko omrežje, kolesarska povezava somestja Idrija-Sp. Idrija«, ki jo je izdelalo podjetje Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., št. projekta 2992/07, februar 2008. Žev idejni zasnovi je bila trasa sprojektirana tako, da v čim večji meri poteka po obstoječih pešpoteh urbanega okolja, mestnih ulicah in obstoječih nekategoriziranih poteh izven mestnega območja. Obravnavani odsek Idrija-Mokraška vas je bil le del trase v idejni zasnovi obdelanega odseka Idrija-Sp. Idrija.

#### D.3 Izvedljivost izbrane možnosti

Na kratko povzemite izvedljivost izbrane možnosti, ki zajema naslednje ključne razsežnosti: institucionalna, tehnična in okoljska, ter druge vidike ob upoštevanju ugotovljenih tveganj, da bi tako dokazali izvedljivost projekta.

Izgradnja kolesarske infrastrukture ima visoko prioriteto v Nacionalne programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 in njenem izvedbenem dokumentu (drsní plan). Za projekt je izdelan investicijski program, ki izkazuje ekonomsko upravičenost projekta (ekonomska stopnja donosnosti projekta 6,53 %; ekonomska neto sedanja vrednost projekta je pozitivna in znaša 144.604,69). Upravičenost projekta je ugotovljena tudi na podlagi meril prostorskega razvoja (predmetni projekt skupno doseže 69,3 % vseh možnih točk in je po obravnavanih merilih upravičen), skladno z Uredbo o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 5/2017) in CBA analiza kateri rezultati analize tveganja in občutljivosti izkazujejo nizko stopnjo tveganja.

Rezultati analize tveganja in občutljivosti v CBA izkazujejo nizko stopnjo tveganja.

Projekt tudi ne bo imel bistvenih vplivov na okolje, še zlasti ne v fazi uporabe zgrajene infrastrukture. V celoti pripravljena projektna in investicijska dokumentacija ter pridobljena vsa potrebna soglasja in dovoljenja nakazujejo na visoko zrelost projekta na takojšnjo izvedbo.

Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja državljanov Republike Slovenije in prebivalcev občine, vključene v projekt. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti.

Projekt je v gradnji, EU viri dodeljeni na ta projekt pa, s sprostitevjo lastnih virov, omogočajo izvedbo tudi drugih odsekov kolesarske povezave.

## E ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI, VKLJUČNO S FINANČNO IN EKONOMSKO ANALIZO, TER OCENA TVEGANJA

### E.1 Finančna analiza

E.1.1 Opišite metodologijo izvedbe analize stroškov in koristi. Pri tem je treba navesti vse glavne predpostavke v zvezi z operativnimi stroški in prihodki ter preostale vrednosti, ki vplivajo na izračun; uporabljene makroekonomske parametre in upoštevane korake v izračunu.

Analiza stroškov in koristi projekta je izdelana v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016). Pri pripravi le-te so upoštevane Smernice EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020).

#### Osnovne predpostavke

V finančni analizi je za analizo smotrnosti cestne infrastrukture upoštevano 30-letno referenčno obdobje (od leta 2018 do 2047), 4 % diskontna stopnja ter stalne cene. Finančna analiza temelji na denarnem toku. Investicija neposredno ne generira prihodkov.

#### Prihodki

Z nameravano investicijo ne bo ustvarjenih neposrednih prihodkov.

#### Naložbeni stroški

Ocenjena vrednost projekta znaša 1.295.126,86 EUR brez DDV in 1.565.857,65 EUR z DDV. 22 % davek na dodano vrednost je strošek investicije in se ne poračunava.

#### Ostane vrednosti

Cestna infrastruktura bo v 30-letnem obdobju amortizirana, zato je vrednost ostanka vrednosti projekta le vrednost zemljišča, ki je enaka njegovi izhodiščni vrednosti.

#### Stroški vzdrževanja

Odhodke projekta predstavljajo stroški tekočega vzdrževanja objektov in opreme, ki so predmet investicije, in so ocenjeni na 1.500 EUR/km na letni ravni.

Redno vzdrževanje cest in drugih prometnih površin obsega:

- pregledniško službo,
- redno vzdrževanje prometnih površin,
- redno vzdrževanje počivališč,
- redno vzdrževanje bankin,
- redno vzdrževanje odvodnjavanja,
- redno vzdrževanje brežin,
- redno vzdrževanje prometne signalizacije in opreme,
- redno vzdrževanje cestnih naprav in ureditev,
- redno vzdrževanje vegetacije,
- zagotavljanje preglednosti,
- čiščenje cest in drugih prometnih površin,
- redno vzdrževanje cestnih objektov ter objektov in naprav na drugih prometnih površinah,
- intervencijske ukrepe in
- zimsko službo.

Med odhodki so zajeti tudi stroški/odlivi za obnovo/vzdrževanje objektov v 10-letnih intervalih v 5 % deležu investicijske vrednosti projekta.

E.1.2 Glavni elementi in parametri, uporabljeni v analizi stroškov in koristi za finančno analizo (vse vrednosti v evrih)

	Glavni elementi in parametri <sup>1</sup>	Vrednost	
1	Referenčno obdobje (leta)	30	
2	Finančna diskontna stopnja (%)	4%	
	<b>Glavni elementi in parametri</b>	<b>Vrednost, nediskontirana</b>	<b>Vrednost, diskontirana (čista sedanja vrednost)</b>
3	Skupni naložbeni stroški brez nepredvidenih stroškov <sup>2</sup>	1.439.715	1.355.600
4	Ostane vrednosti	64.532	19.897
5	Prihodki		0
6	Operativni stroški		186.964
	<b>Izračun primanjkljaja v financiranju</b>		
7	Čisti prihodek = prihodki – operativni stroški + ostanek vrednosti (v EUR, diskontirano) = (5) – (6) + (4)		
8	Naložbeni stroški – čisti prihodek = (3) – (7)		1.355.600
9	<b>Stopnja primanjkljaja v financiranju (%) = (8) / (3)</b>		100%

E.1.3 Glavni kazalniki finančne analize v skladu z dokumentom o analizi stroškov in koristi

Ker projekt ne bo ustvarjal nobenih denarnih prihodkov, finančna analiza stroškov in koristi ni bila izvedena.

	Brez podpore Unije (FSD/C) A		S podporo Unije (FSD/K) B (1)	
	1. Finančna stopnja donosa (%)	negativna	FSD/C*	negativna
2. Neto sedanja vrednost (v evrih)	-1.522.668,23	FNSV/C**	-729.372,62	FNSV/K**

(1) Za izračun donosnosti projekta brez (»/C«) podpore Unije in z njo (»/K«) glej navodila Evropske komisije (Guide to cost-benefit analysis of investment projects).

\* FSD – Finančna stopnja donosa

\*\* FNSV – Finančna neto sedanja vrednost

<sup>1</sup> Skladno z Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014.

<sup>2</sup> Če je DDV povračljiv, morajo stroški in prihodki temeljiti na vrednostih brez DDV.

E.1.4 Strategija glede tarif in dostopnost (če je primerno)

E.1.4.1 Če se pričakuje, da bo projekt ustvaril prihodke s tarifami ali pristojbinami, ki jih krijejo uporabniki, navedite podrobne informacije o sistemu zaračunavanja (vrste in stopnjo pristojbin, načelo ali zakonodajo Unije, na podlagi katere so bile uvedene pristojbine).

/

E.1.4.2 Ali pristojbine pokrijejo operativne stroške, vključno s stroški vzdrževanja in stroški nadomestitve pri projektu?<sup>1</sup>

da  ne

Navedite podrobne informacije v zvezi s strategijo glede tarif. Če je odgovor negativen, navedite delež operativnih stroškov, ki bo krit, in vire financiranja stroškov, ki ne bodo kriti. Če je zagotovljena pomoč za tekoče poslovanje, navedite podrobnejše informacije. Če ni predvidena nobena pristojbina, pojasnite, kako bodo kriti operativni stroški.

V okviru projekta ni predviden sistem zaračunavanja pristojbin za uporabnike povezave. Stroški vzdrževanja bodo kriti iz proračuna upravljavcev povezave – DRSI in občina, po katerih poteka trasa.

E.1.4.3 Če se pristojbine razlikujejo med različnimi uporabniki, ali so te sorazmerne z različno uporabo projekta/dejansko porabo?

da  ne

(V vnosnem polju navedite podrobne informacije)

/

E.1.4.4 Ali so pristojbine sorazmerne z onesnaževanjem, ki ga povzročajo uporabniki?

da  ne

(V vnosnem polju navedite podrobne informacije)

/

E.1.4.5 Ali je bila upoštevana cenovna dostopnost pristojbin za uporabnike?

da  ne

(V vnosnem polju navedite podrobne informacije)

/

<sup>1</sup> Vključno s povečanimi stroški v ekonomski življenjski dobi projekta zaradi vplivov podnebnih sprememb in drugih naravnih nesreč (če je primerno).

## E.2 Ekonomska analiza

E.2.1 Opišite metodologijo, ključne predpostavke pri vrednotenju stroškov (navedite tudi ustrezne sestavine stroškov, ki so bile upoštevane – stroški naložbe, stroški nadomestitve, operativni stroški), gospodarske koristi in zunanje dejavnike, vključno s tistimi, ki so povezani z okoljem, blaženjem podnebnih sprememb (po potrebi tudi povečane emisije toplogrednih plinov in ekvivalent CO<sub>2</sub>) ter s pripravljenostjo na podnebne spremembe in naravne nesreče.

Predpostavke ekonomske analize, na podlagi katere smo izračunali družbeno ekonomske koristi s širšega družbenega vidika:

- enako referenčno obdobje kot za finančno analizo;
- po CBA Guide pri ekonomski analizi upoštevani le ekonomski stroške in koristi na območju projekta;
- uporabljena je 5 % ekonomska diskontna stopnja, na podlagi navodil za EU projekte, ter 4 % diskontna stopnja, ki jo predpisuje slovenska Uredba o notni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016)
- investicijska vrednost operacije ter operativni stroški kot denarni odliv ne vključujejo DDV;
- kot ekonomski priliv projekta po zaključku ekonomske dobe upoštevan ostanek vrednosti projekta oz. infrastrukture, ki ima v primerjavi z obravnavano ekonomsko dobo projekta daljšo življenjsko dobo ter bo tudi po končanem referenčnem obdobju v uporabi in bo še ustvarjala neto koristi (zemljišče);
- ocenjene koristi projekta predstavljajo:
  - **koristi iz naslova zmanjšanja eksternih stroškov:**

Ker je eden od ciljev predmetne investicije zmanjšanje eksternih stroškov, ki jih povzroča motorni promet, jih v ekonomski analizi obravnavamo kot ekonomsko korist. »Eksterni stroški prometa« so tisti, ki jih udeleženci v cestnem prometu povzročajo družbi in okolju ter niso nadomeščeni s povratno transakcijo. Glavni viri teh stroškov so prometne nesreče, zastoji, onesnaževanje zraka, hrup in podnebne spremembe ter uničenje okolja. Vrednost teh negativnih stroškov se za Slovenijo ocenjuje med 0,11 (v izvenkoničnem času) do 0,23 €/km (Vir: Lep et al.: Eksterni stroški prometa, (2004), Handbook of External Costs of Transport, (2008)).

V okviru projekta se izvede relativno dolg odsek peš in kolesarske povezave, ki ima izredno velik vpliv na odločanje prebivalcev o uporabi trajnostne mobilnosti (peš, kolo). Z zvezno povezavo se namreč povečuje varnost in dolžina poti, ki je za uporabnika izredno pomembna.

Ekonomske koristi projekta, izražene v denarju, ocenjujemo v njegovem prispevku k znižanju eksternih stroškov na letni ravni. Prispevek projekta ocenjujemo v prihranku prevoženih kilometrov z motornimi vozili v višini 1.000 km/dan, kar v denarju predstavlja dnevno znižanje eksternih stroškov po oceni 1000 km\*0,15 EUR/km = 150 EUR/dan. Na letni ravni, ob upoštevanju 250 delovnih dni/leto), bi znašal prihranek eksternih stroškov 37.500 EUR.
  - **koristi iz naslova zmanjšanja stroškov zdravljenja:**

Ker je eden ciljev predmetnega projekta izboljšanje zdravja prebivalcev, ki kolesarijo, smo ekonomske koristi izračunali tudi kot prihranek stroškov zdravljenja prebivalcev. Po podatkih ZZZS so v letu 2017 znašali odhodki za zdravila, medicinske pripomočke, pripravke za hemofilike iz krvi in cepiva znašali 395,8 milijona evrov, kar preračunano na število prebivalcev v občini Idrija predstavlja 2,34 milijona evrov odhodkov. Zmanjšanje le-teh zaradi rednega kolesarjenja za cca 1 % predstavlja letno korist v višini 22.500 EUR.
  - **dodatne koristi iz gradbeništva**

Gradbeništvo je ena izmed panog, ki ima visok multiplikatorni učinek, predvsem kadar gre za naložbe, financirane iz državnega ali lokalnega proračuna, saj se s tem spodbuja investicijski cikel in s tem dviguje investicijski multiplikator. Ocenjuje se, da le-ta znaša med 25 % in 30 % (privzeto 27,5 %) na investicijsko vrednost.
  - **koristi iz naslova turizma**

Območje, na katerem se nahaja investicija, povezuje turistično pomembno destinacijo. Projekt bo zagotovil višji standard uslug za kolesarjenje in pešačenje, kar bo pomenilo kakovostnejšo turistično ponudbo in povečano prepoznavnost, zaradi česar se bo povečalo število nastanjenih in tranzitnih gostov in s tem prihodki od turizma. Pričakovane letne koristi turizma bodo znašale 20.000 EUR.

Izračun je pokazal, da je ekonomska stopnja donosnosti projekta 6,53 % in je večja od družbene diskontne stopnje, ki znaša 5 %. Ekonomska neto sedanja vrednost projekta je pozitivna.

E.2.2 Navedite podatke o ekonomskih stroških in koristih, opredeljenih v analizi, skupaj s pripadajočimi vrednostmi.

Korist	Vrednost enote (kjer je primerno)	Skupna vrednost <sup>1</sup> (v EUR, diskontirana)	% skupnih koristi
Zunanje koristi		1.484.078,22	99,00%
Ostanek vrednosti		14.931,34	1,00%
<b>Skupaj</b>		<b>1.499.009,56</b>	<b>100 %</b>
Stroški	Vrednost enote (kjer je primerno)	Skupna vrednost (v EUR, diskontirana)	% skupnih stroškov
Investicijski stroški		1.280.862,51	94,57%
Operativni stroški		73.542,36	5,43%
<b>Skupaj</b>		<b>1.354.404,87</b>	<b>100%</b>

E.2.3 Navedite podatke o ekonomskih stroških in koristih, opredeljenih v analizi, skupaj s pripadajočimi vrednostmi.

Glavni parametri in kazalniki	Vrednosti
1. Družbena diskontna stopnja (%)	5%
2. Ekonomska stopnja donosa (%)	6,53%
3. Ekonomska neto sedanja vrednost (v EUR)	144.605
4. Razmerje med koristmi in stroški	1,11

E.2.4 Učinki projekta na zaposlovanje

Opredelite število delovnih mest, ki bodo ustvarjena (izraženo z ekvivalentom polnega delovnega časa). Število neposredno ustvarjenih delovnih mest:

Število neposredno ustvarjenih delovnih mest:	Št. (ekvivalent polnega delovnega časa)	Povprečno trajanje teh zaposlitev (meseci) <sup>2</sup>
V fazi izvajanja	<>	<>
V operativni fazi	<>	<>

E.2.5 Opredelite glavne koristi in stroške, ki jih ni mogoče količinsko opredeliti/finančno ovrednotiti.

Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja državljanov Republike Slovenije in prebivalcev občine, vključene v projekt. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti.

Poleg koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju, ima projekt tudi dodatne posredne koristi, ki jih težko izmerimo v denarju, in sicer:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev, povečanje ekonomske in socialne blaginje,
- vzpostavljeni pogoji za uveljavitev trajnostne urbane mobilnosti v občini Idrija,
- zagotovitev izboljšanja prometne varnosti kolesarjev,
- spodbujanje uporabe alternativnega trajnostnega načina prevoza do vsakdanjih relacij,
- omogočanje in spodbujanje rekreativne dejavnosti prebivalcev in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav ter povezanost kolesarske infrastrukture v RS z mednarodnim kolesarskim sistemom,
- razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čimer se poveča zadovoljstvo vseh gostov.

V okviru predmetnega projekta gre za ukrepe trajnostne mobilnosti, ki sledijo ciljem, zapisanim v vseh razvojnih dokumentih Republike Slovenije; z njegovo implementacijo pa tudi uresničujemo zastavljene cilje za napredek družbe.

<sup>1</sup> Vključno s povečanimi stroški v ekonomski življenjski dobi projekta zaradi vplivov podnebnih sprememb in drugih naravnih nesreč (če je primerno).

<sup>2</sup> V primeru zaposlitve za nedoločen čas namesto trajanja v mesecih navedite »nedoločen čas«.

### E.3 Ocena tveganja in analiza občutljivosti

E.3.1 *Opreделите glavne koristi in stroške, ki jih ni mogoče količinsko opredeliti/finančno ovrednotiti. Na kratko opišite metodologijo in povzemite rezultate, ki vsebujejo glavna ugotovljena tveganja.*

V tabeli so ocenjeni možni faktorji tveganja izvedbe projektov. Za vse faktorje je podana pomembnost faktorja tveganja. Pri določanju pomembnosti je upoštevan vpliv faktorja tveganja na izvedljivost projekta v planiranem roku in doseganje kazalcev ter ciljev investicije. Pomembnost ovrednotenih faktorjev je ocenjevana s ponderjem od 1 = manj pomembna do 5 = zelo pomembno. Za vse faktorje tveganja je nato podana svoja ocena od 1 (nizko tveganje) do 5 (visoko tveganje). Pomnožitev ocene tveganja in ponderja nam pokaže vrednost tveganja (rezultat), primerjava z maksimalnim številom točk pa stopnjo tveganja v deležu (kar nam omogoča primerjavo z drugimi projekti). Pri predmetni investiciji je največja verjetnost tveganja dinamika izvedbe ter preseganje ocenjene višine investicije.

Št.	Možna tveganja	pomembnost tveganja (ponder)	ocena tveganja (0 - brez tveganja, 5 - visoko tveganje)	vrednost tveganja (ocena * ponder)
1.	Pridobitev dovoljenj in soglasij za gradnjo	3	1	3
2.	Možnost nakupov zemljišč	3	0	0
3.	Primernost projektne rešitve	3	1	3
4.	Zamude pri javnih naročilih	3	1	3
5.	Preseganje načrtovanih stroškov	4	4	16
6.	Neustrezna kakovost izvedenih del	2	1	2
7.	Bankrot izvajalca gradnje	3	1	3
8.	Pomanjkanje nacionalnih finančnih virov	4	1	4
9.	Doseganje prometno ekonomskih koristi	2	1	2
VSOTA REZULTATOV				36
maksimum		27	5	135
STOPNJA TVEGANJA				26,66%

Pojasnila ocen pri analizi tveganja:

- Izdelana je vsa projektna dokumentacija in pridobljena vsa potrebna dovoljenja in soglasja.
- Vse zemljiško-pravne zadeve so urejene.
- Projektne rešitve so izdelane po najsodobnejših dognanjih stroke.
- Glede na predvideno dinamiko projekta ocenjujemo, da večjih zamud pri izvedbi ni pričakovati.
- Vrednost predmetnega projekta je določena na podlagi zadnjih razpoložljivih podatkov in večja odstopanja investicije niso predvidena.
- Neustrezna kakovost izvedenih del: Kakovost izvedenih del ob kvalitetnem nadzoru ni vprašljiva.
- Glede na trenutno stanje v slovenskem gradbeništvu je bankrot možen, vendar smatramo, da bo naročnik v okviru izvedbe javnega naročila izkoristil vse pravne možnosti za preverjanje finančnega stanja bodočega izvajalca in tako zmanjšal možnost bankrota izbranega izvajalca.
- Projekt bo sofinanciran s strani Direkcije RS za infrastrukturo ter z nepovratnimi sredstvi Evropske Unije, zato je tveganje ocenjeno kot nizko.
- Ocenjujemo, da doseganje ekonomskih koristi ni problematično.

#### E.3.2 Analiza občutljivosti

Navedite odstotni delež spremembe, uporabljene pri preizkušenih spremenljivkah:

Predstavite ocenjeni učinek (kot odstotni delež spremembe) na rezultate indeksov finančnih dosežkov in ekonomskega učinka.

Preizkušena spremenljivka	Sprememba finančne stopnje donosa (%) +/-	Sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) +/-	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti (%) +/-
INVESTICIJSKI STROŠKI (+/- 1 %)	/	/	1,68%	6,46%
EKONOMSKE KORISTI (+/- 1 %)	/	/	2,45%	10,27%

## F ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE OB UPOŠTEVANJU POTREB PO PRILAGAJANJU PODNEBNIM SPREMENBAM IN BLAŽITVI NJIHOVEGA VPLIVA NA OKOLJE TER PRIPRAVLJENOSTI NA NESREČE

### F.1 Skladnost projekta z okoljsko politiko

F.1.1 Opišite, kako projekt prispeva k ciljem okoljske politike in jih upošteva, vključno s podnebnimi spremembami (kot napotek upoštevajte naslednje: učinkovita raba virov, ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev, zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb itd.).

Evidentirani so bili naslednji vplivi na okolje:

- poseg se bo izvajal na površini zemljišča velikosti 9.036 m<sup>2</sup>;
- vpliv posega na emisije onesnaževal v zrak v času gradnje bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv posega na emisije toplogrednih plinov v času gradnje bo zanemarljiv, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv na emisije snovi v vode bo v času gradnje minimalen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv na emisije snovi v tla bo v času gradnje minimalen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv posega na nastajanje gradbenih odpadkov bo majhen, v času obratovanja pa bo vpliv na nastajanje komunalnih odpadkov majhen;
- vpliv na emisije hrupa ob upoštevanju omilitvenih ukrepov v času gradnje bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliva posega na sevanje svetlobe v okolico v času gradnje ne bo, v času obratovanja pa bo vpliv majhen;
- v času gradnje in obratovanja bo vidna izpostavljenost in sprememba rabe tal, ki pa ne bo predstavljala pomembnih vplivov na okolje;
- vpliv vibracij v času gradnje bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- v času gradnje bo prišlo do spremembe vegetacije, vendar bo, ob omilitvenih ukrepih, vpliv majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv posega na preoblikovanje površine bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- lokacija posega se izvaja na poplavno ogroženem območju, zato je bilo izdano vodno soglasje št. 35507-3260/2011-8, z dne 16. 2. 2016;
- izdano je bilo kulturnovarstveno soglasje št. 413-2/2011-Z/K, z dne 9. 6. 2011;
- vpliv posega na prostoživeče živali ob upoštevanju omilitvenih ukrepov bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- nameravani poseg je delno načrtovan na zemljiščih z naravovarstvenim statusom, in sicer delno na območju Natura 2000: Idrija s pritoki, (SI3000230), zato je bilo izdano naravovarstveno soglasje št. 35620-3952/2011-2 z dne 23. 11. 2011

F.1.2 Opišite, kako projekt upošteva previdnostno načelo, načelo preventivnih ukrepov, načelo, da je treba okoljsko škodo prednostno odpraviti pri izvoru, in načelo »onesnaževalec plača«.

Pri gradnji bodo uporabljene najsodobnejše tehnike in omilitveni ukrepi, ki bodo pri sami izvedbi zmanjšale količine odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja. Vsi ti negativni vplivi se bodo pojavljali samo v času gradnje ter bodo samo začasno vplivali na okolje.

Predvidena pešpot in kolesarska steza bosta na okolje vplivali pozitivno, saj se bo z gradnjo in povečano uporabo trajnostne mobilnosti izboljšala kvaliteta zraka z zmanjšanjem izpustov CO<sup>2</sup>, delcev PM10, hrupa in toplogrednih plinov. Uredilo se bo tudi odvajanje meteorovnih voda.

Dodatna vlaganja v odpravo morebitnih negativnih vplivov na okolje niso potrebna.

### F.2 Uporaba Direktive 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> (direktiva o strateški okoljski presoji)

F.2.1 Ali je projekt izveden zaradi načrta ali programa, ki ni operativni program?

da

ne

/

<sup>1</sup> Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje (UL L 197, 21.7.2001, str. 30).



F.2.2 Če ste na vprašanje F.2.1 odgovorili pritrdilno, navedite, ali je bil načrt ali program izveden na podlagi strateške okoljske presoje v skladu z direktivo o strateški okoljski presoji?

da

ne

— Če je odgovor negativen, na kratko pojasnite:

/

- Če ste odgovorili pritrdilno, navedite netehnični povzetek<sup>1</sup> okoljskega poročila in informacije, zahtevane v členu 9(1)(b) te direktive (elektronsko kopijo ali spletno povezavo, ki vodi do navedenega):

/

**F.3 Uporaba Direktive 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup> (direktiva o PVO) in Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uredba o PVO)**

F.3.1 V primeru neizpolnjevanja predhodne pogojenosti glede okoljske zakonodaje (Direktiva 2011/92/EU in 2001/42/ES) navedite povezavo do dogovorjenega akcijskega načrta v skladu z Uredbo (EU) št. 1303/2013.

/

F.3.2 Ali je projekt naveden v prilogah k direktivi o PVO<sup>3</sup> ali prilogi 1 k Uredbi o PVO?

Ne.

\*Če se na vprašanje pod F.3.2 odgovori z NE, ni več treba izpolnjevati naslednje točke, vezane na PVO (F.3.3 in F.3.4).\*\*\*\*\*

F.3.3 Če je projekt zajet v Prilogi I k direktivi o PVO, priložite naslednje dokumente v vnosno polje spodaj za dodatne informacije in pojasnila ter uporabite<sup>4</sup>:

- netehnični povzetek poročila o PVO<sup>5</sup>;
- informacije o posvetovanjih z okoljskimi organi, javnostjo in po potrebi o posvetovanjih z drugimi državami članicami, izvedenih v skladu s 6. in 7. členoma direktive o PVO;
- sklep pristojnega organa, izdan v skladu z 8. in 9. členom direktive o PVO, vključno z informacijami o tem, kako je bila z njim seznanjena javnost.

/

<sup>1</sup> Pripravljeno v skladu s 5. členom Direktive 2001/42/ES in Prilogo I k navedeni direktivi.

<sup>2</sup> Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 26, 28.1.2012, str. 1) oziroma Uredba o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15 in 26/17)

<sup>3</sup> Če projekt sestavlja več del/dejavnosti/storitev, uvrščenih v različne skupine, je treba informacije navesti za vsako naložbeno nalogo posebej.

<sup>4</sup> Dodatne informacije morajo biti osredotočene na izbrane elemente postopka PVO, pomembne za projekt (npr. analiza podatkov, študije in ocene, dodatna posvetovanja s pristojnimi organi in javnostjo, določitev dodatnih ukrepov za izravnano/ublažitev, odločitev o dodatnih predhodnih preveritvah itd., kadar bodo verjetno ugotovljene spremembe v projektu), ki ga je treba izvesti zlasti v sklopu večfaznih postopkov soglasij za izvedbo.

<sup>5</sup> Pripravljeno v skladu s 5. členom Direktive 2011/92/EU in Prilogo IV k navedeni direktivi.

F.3.4 Če je projekt zajet v Prilogi II k tej direktivi oz. Prilogi 1 k Uredbi o PVO, ali je bila izvedena presoja vplivov na okolje?

da

ne

— Če ste odgovorili pritrdilno, priložite potrebne dokumente, navedene pod točko F.3.3.

— Če je odgovor negativen, navedite naslednje informacije:

- (a) odločitev, predpisana v členu 4(4) direktive o PVO (znana kot sklep v predhodnem postopku);
- (b) izvedeni pragi, merila ali posamični pregled, na podlagi katerih je bilo sklenjeno, da presoja vplivov na okolje ni potrebna (te informacije niso potrebne, če so vključene že v sklep, naveden pod točko (a) zgoraj);
- (c) pojasnite razloge, zakaj projekt nima večjih vplivov na okolje, ob upoštevanju ustreznih meril za izbor, navedenih v Prilogi III k direktivi o PVO (te informacije niso potrebne, če so vključene že v sklep, naveden pod točko (a) zgoraj).

Za projekt Izgradnja kolesarske povezave Idrija-Mokraška vas predhodni postopek PVO ni bil izveden, saj za to, 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 in 26/17), oziroma Prilogo 1 uredbe, ni potrebe.

Pri projektu gre za vzpostavitev kolesarske povezave med nogometnim igriščem v Idriji in zaselkom Mokraška vas. Ureditve prometnih površin za kolesarje bodo izvedene v okviru cestnega telesa obstoječih lokalnih in nekategoriziranih cest. V večjem delu trase gre za rekonstrukcijo znotraj obstoječega cestnega telesa, v delu pa se spreminja le prometna signalizacija. Povezava uporabi tudi obstoječe premostitvene objekte preko reke Idrijce, na katerih ni posegov. V nobenem primeru torej ne gre za poseg izven varovalnega pasu nove glavne, regionalne, lokalne in nekategorizirane ceste, njihovo podaljšanje ali rekonstrukcija obstoječe ceste. Skupna dolžina povezave tudi ne presega 10 km, znaša namreč 3,4 km.

Pri posegu torej ne gre za 'rekonstrukcijo obstoječe ceste izven varovalnega pasu, tako da skupna neprekinjena dolžina ceste po novogradnji, podaljšanju ali rekonstrukciji znaša vsaj 2 km', kar je, v skladu s 3. členom uredbe, kriterij za vrste posegov v okolje, za katere se izvede predhodni postopek.

Presoja projekta po merilih iz Priloge 2 v skladu s 5. členom uredbe tako ni relevantna.

F.3.5 Soglasje za izvedbo/gradbeno dovoljenje (kjer je relevantno)

F.3.5.1 Ali je projekt že v gradbeni fazi (vsaj eno javno naročilo del)?

da

ne

F.3.5.2 Ali je bilo soglasje za izvedbo/gradbeno dovoljenje za ta projekt že izdano (za vsaj eno javno naročilo del)?

da

ne

Vsa dela se izvajajo kot vzdrževalna dela v javno korist po ZCes.

Navedite datum oziroma pristojni organ, ki je izdal dovoljenje:

#### F.4 Uporaba Direktive 92/43/EGS o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst<sup>1</sup> (direktiva o habitatih); ocena vplivov na območja Natura 2000

F.4.1 Ali bo projekt sam ali v kombinaciji z drugimi projekti po vsej verjetnosti imel znatne negativne vplive na območja, ki so ali bodo vključena v omrežje Natura 2000?

da

ne

F.4.2 Če ste na vprašanje F.4.1 odgovorili pritrdilno, navedite:

- (1) odločitev pristojnega organa in ustrezno oceno, izvedeno v skladu s členom 6(3) direktive o habitatih;
- (2) če je pristojni organ določil, da ima projekt znatne negativne vplive na eno ali več območij, ki so ali bodo vključena v omrežje Natura 2000, predložite:
  - (a) izvod standardnega obrazca za priglasitev Evropski komisiji v skladu s členom 6(4) direktive o habitatih, ki se predloži, in/ali

<sup>1</sup> Direktiva Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst (UL L 206, 22.7.1992, str. 7).

- (b) mnenje Komisije iz člena 6(4) direktive o habitatih pri projektih, ki pomembno vplivajo na prednostne habitate in/ali vrste ter so utemeljeni z nujnimi razlogi prevladujočega javnega interesa, z izjemo zdravja ljudi in javne varnosti, ali s koristnimi posledicami bistvenega pomena za okolje.

F.4.3 Če je odgovor na vprašanje F.4.1 negativen, priložite izjavo iz Dodatka 1, ki jo izpolni pristojni organ, in karto, na kateri so označeni lokacija projekta in območja Natura 2000. Za projekt, ki ni povezan z infrastrukturo (npr. nakup opreme), je treba to ustrezno pojasniti v nadaljevanju, pri čemer v takem primeru priložitev take izjave ni obvezna.

Izjava Ministrstva za okolje in prostor (Dodatek 1), da projekt ne bo imel pomembnega vpliva na območje NATURA 2000, z dne 6. 12. 2018

**F.5 Uporaba Direktive 2000/60/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> (okvirna direktiva o vodah); ocena učinkov na vodna telesa**

F.5.1 V primeru neizpolnjevanja ustrezne predhodne pogojenosti dokažite povezavo z dogovorjenim akcijskim načrtom v skladu z 19. členom Uredbe (EU) št. 1303/2013.

/

F.5.2 Ali projekt vključuje novo preoblikovanje fizičnih značilnosti telesa površinske vode ali spremembe gladine teles podzemne vode, ki slabšajo stanje vodnega telesa ali povzročijo, da dobro stanje ali potencial vode nista dosežena?

da

ne

F.5.2.1 Če je odgovor pritrdilen, predložite oceno vplivov na vodno telo in podrobneje pojasnite, kako so bili/morajo biti izpolnjeni vsi pogoji iz člena 4.7 okvirne direktive o vodah.

Navedite tudi, ali je projekt rezultat nacionalne/regionalne strategije, povezane z ustreznim sektorjem, in/ali načrta upravljanja povodij, ki upošteva vse pomembne dejavnike (npr. boljša okoljska možnost, kumulativni učinki)? Če je tako, navedite podrobnejše informacije.

/

F.5.2.2 Če je odgovor negativen, priložite izjavo iz Dodatka 2, ki jo je izpolnil pristojni organ. Za projekt, ki ni povezan z infrastrukturo (npr. nakup opreme), je treba to ustrezno pojasniti v nadaljevanju, pri čemer v takem primeru priložitev take izjave ni obvezna.

Izjava Ministrstva za okolje in prostor (Dodatek 2), da projekt ne slabša stanje vodnega telesa, z dne 29. 11. 2018.

**F.6 Če je primerno, informacije o skladnosti z drugimi okoljskimi direktivami**

F.6.1 Če je potrebno, podajte informacije o skladnosti z drugimi okoljskimi direktivami.

/

**F.7 Stroški izvedenih ukrepov za ublažitev in/ali izravnavo negativnih vplivov na okolje, zlasti zaradi postopka presoje vplivov na okolje ali drugih postopkov ocenjevanj (kot so direktiva o habitatih, okvirna direktiva o vodah, direktiva o industrijskih emisijah) ali nacionalnih/regionalnih zahtev**

F.7.1 Če so nastali taki stroški, ali so bili ti vključeni v analizo stroškov in koristi?

da

ne

<sup>1</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike (UL L 327, 22.12.2000, str. 1).

F.7.2 Če so ti stroški vključeni v skupne stroške, ocenite delež stroškov ukrepov, sprejetih za zmanjšanje in/ali izravnavo.

%

## F.8 Blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje ter pripravljenost na nesreče

F.8.1 Pojasnite, kako projekt prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb v skladu s strategijo Evropa 2020, pri tem pa vključite informacije o izdatkih, povezanih s podnebnimi spremembami, v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 215/2014.

Investicija je skladna s Strategijo za pametno, trajnostno in vključujočo Evropa 2020, saj tako s posodobitvijo prometnega sektorja kot izvajanjem ukrepov trajnostne mobilnosti (gradnja kolesarskih stez in poti) sledi ciljem zmanjšanja emisij za 30 %.

Skladno s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 215/2014 znaša koeficient za izračun podpore ciljem na področju podnebnih sprememb za »090 Kolesarske steze in poti za pešce« 100%. Vrednost prispevka projekta k ciljem na področju podnebnih sprememb je tako ocenjena na 1.565.857,65 EUR.

F.8.2 Ali je bila izdelana analiza vpliva podnebnih sprememb in izračun podpore ciljem na področju podnebnih sprememb iz ESRR, ESS in KS ter določen koeficient podnebnih sprememb?

da

ne

F.8.2.1 Če je odgovor pritrdilen, navedite koeficient podnebnih sprememb.

/

F.8.2.2 Če je odgovor negativen, navedite razloge.

Za projekt UREDITEV GLAVNE KOLESARSKE POVEZAVE G4 Kalce–Modrej, odsek Idrija–Mokraška vas ni bila izdelana analiza vpliva podnebnih sprememb. V okviru projekta gre za takšne načrtovane posege, ki niso občutljivi na učinke podnebnih sprememb, projekt pa pozitivno vpliva na doseganje ciljev na področju podnebnih sprememb. Predvidena pešpot in kolesarska steza bosta na okolje vplivali pozitivno, saj se bo s trajnostno mobilnostjo izboljšala kakovost zraka z zmanjšanjem izpustov CO<sub>2</sub>, delcev PM<sub>10</sub>, hrupa in toplogrednih plinov, uredilo pa se bo tudi odvajanje meteornih voda.

Vlada Republike Slovenije je julija 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Strategija) in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (OP). V OP so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05) opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe strategije na okolje, med drugim tudi na podnebne dejavnike. Strategija vključuje med drugim tudi Okoljsko sprejemljivost in obravnava blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje podnebnim spremembam.

Načrtovanje kolesarske povezave je sledilo ciljem Strategije, kjer je določeno, da morajo novogradnje prometne infrastrukture vsebovati vse potrebne ukrepe za zmanjševanje ali preprečevanje posledic podnebnih sprememb, predvsem tistih, ki jih povzročajo ekstremni vremenski dogodki (poplave, izraziti nalivi, visoke temperature, orkanski veter, plazenje tal, ...).

Cestna infrastruktura je občutljiva predvsem na ekstremne nevihte in z njimi povezane intenzivne padavine, v manjši meri tudi na močne sunke vetra, ekstremne temperature in zmrzovanje.

Iz Ocene tveganja na podnebne spremembe za projekt Južne obvozne ceste mesta Murska Sobota (EPI SPEKTRUM, marec 2017, elaborat št. 2017-010/PVO) izhaja, da bodo vplivi zaradi ekstremnih padavin in vročine na območju Južne in Srednje Evrope (kamor sodi tudi zadevni projekt) srednje negativni do leta 2025 in visoko negativni do leta 2080, cestna infrastruktura pa je občutljiva predvsem na naslednje podnebne dejavnike:

- velika občutljivost na ekstremne padavine in z njimi povezane poplave in zemeljske plazove,
- srednja občutljivost na nevihte, sunke vetra, erozijo tal, poletno vročino, zmrzovanje, žled in požare.

Občutljivost na ekstremne padavine in z njimi povezane poplave in zemeljske plazove je bila pri načrtovanju kolesarska povezava upoštevana tako, da je kolesarska pot na delih, kjer je bilo to potrebno, zaščitena pred erozijo z zaščitnimi zidovi.

## G FINANČNI NAČRT Z VSEMI NAČRTOVANIMI FINANČNIMI VIRI IN NAČRTOVANO PODORO IZ SKLADOV IN EIB TER VSEMI DRUGIMI VIRI FINANCIRANJA, SKUPAJ S FIZIČNIMI IN FINANČNIMI KAZALNIKI ZA SPREMLJANJE NAPREDKA, OB UPOŠTEVANJU UGOTOVLJENIH TVEGANJ

### G.1 Vsi načrtovani finančni viri in načrtovana podpora iz skladov in EIB ter vsi drugi viri financiranja

#### G.1.1 Viri sofinanciranja

Skupni naložbeni stroški projekta se krijejo iz naslednjih virov:

Vir skupnih naložbenih stroškov (v EUR) – skupaj in po letih (EUR[1])								Od tega (informativno)
Sklad	Regija	Vir financiranja	Vrsta Stroška	2017	2018	2019	Skupaj	Posojila EIB/EIS
ESRR	Zahodna SLO	Podpora Unije	<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	372.948,82	471.343,13	<b>844.291,95</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Nacionalni javni prispevek iz državnega proračuna	<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	93.237,21	117.835,78	<b>211.072,99</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Nacionalni javni prispevek iz drugih javnih virov	<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Nacionalni zasebni prispevek[2]	<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Drugi javni vir iz državnega proračuna	<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	0,00	139.184,90	139.184,90	
ESRR	Zahodna SLO	Drugi javni vir iz državnega proračuna	<i>Neupravičeni stroški</i>	16.533,92	159.089,70	195.684,19	<b>371.307,81</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Drugi javni vir iz drugih javnih virov	<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Drugi javni vir iz drugih javnih virov	<i>Neupravičeni stroški</i>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Drugi vir zasebni	<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	
ESRR	Zahodna SLO	Drugi vir zasebni	<i>Neupravičeni stroški</i>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	
<b>Skupaj regija V SLO</b>			<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	
<b>Skupaj regija Z SLO</b>			<i>Upravičeni stroški</i>	16.533,92	426.376,90	728.363,81	<b>1.194.549,84</b>	
<b>Skupaj Upravičeni do sofinanciranja (Podpora Unije + Nacionalni javni prispevek iz državnega proračuna + Nacionalni javni prispevek iz drugih javnih virov + Nacionalni zasebni prispevek)</b>			<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	466.186,03	589.178,91	<b>1.055.364,94</b>	
<b>Skupaj Javni upravičeni (Podpora Unije + Nacionalni javni prispevek iz državnega proračuna + Nacionalni javni prispevek iz drugih javnih virov + Drugi javni vir iz državnega proračuna (Upravičeni stroški), Drugi javni vir iz drugih javnih virov (Upravičeni stroški))</b>			<i>Upravičeni stroški</i>	0,00	466.186,03	728.363,81	<b>1.194.549,84</b>	
<b>Skupaj (Upravičeni stroški)[3]</b>			<i>Upravičeni stroški</i>	<b>0,00</b>	<b>466.186,03</b>	<b>728.363,81</b>	<b>1.194.549,84</b>	
<b>Skupaj (Neupravičeni stroški)</b>			<i>Neupravičeni stroški</i>	<b>16.533,92</b>	<b>159.089,70</b>	<b>195.684,19</b>	<b>371.307,81</b>	
<b>Skupaj (Upravičeni stroški + Neupravičeni stroški)</b>			<i>Upravičeni stroški + Neupravičeni stroški</i>	<b>16.533,92</b>	<b>625.275,73</b>	<b>924.048,00</b>	<b>1.565.857,65</b>	

G.1.2 *Drugi viri financiranja Unije*

G.1.2.1 Ali je bila za ta projekt vložena vloga za pomoč iz katerega koli drugega vira Unije (proračun TEN-T, IPE, LIFE+, program Obzorje 2020, drugi viri financiranja Unije)?

da  ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (zadevni program EU, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.1.2.2 Ali ta projekt dopolnjuje kateri koli projekt, ki je ali bo financiran iz ESRR, ESS, Kohezijskega sklada, IPE, drugega vira financiranja Unije?

da  ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (vir prispevka EU, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.1.2.3 Ali je bil za ta projekt vložen zahtevek za posojilo ali podporo za lastniški kapital pri EIB?

da  ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (zadevni finančni instrument, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.1.2.4 Ali je bila za predhodno fazo tega projekta (vključno s fazo izvedljivosti in pripravljajno fazo) vložena vloga za pomoč iz katerega koli drugega vira Unije (vključno z ESRR, ESS, Kohezijskim skladom, EIB, EIS ali drugimi viri financiranja Unije)?

da  ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (vir prispevka EU, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.2.4 *Ali bo gradnja infrastrukture zagotovljena prek javno-zasebnega partnerstva?*

Če ste odgovorili pritrdilno, opišite obliko javno-zasebnega partnerstva (tj. postopek izbora zasebnega partnerja, strukturo javno-zasebnega partnerstva, dogovor o lastništvu infrastrukture, tudi ob prenehanju dogovorov javno-zasebnega partnerstva ob zapadlosti ali kako drugače, dogovore glede dodelitve tveganj itd.). Poleg tega predložite rezultate izračuna FSD(Kp) in njegovo primerjavo z nacionalnimi merili glede pričakovanega donosa v danem sektorju.

/

G.2.5 Če je treba za financiranje projekta uporabiti finančne instrumente<sup>1</sup> opišite, obliko finančnih instrumentov (lastniški ali dolžniški instrumenti):

/

## G.2 Kazalniki učinka in fizični kazalniki za spremljanje napredka

V preglednici navedite kazalnike učinka, vključno s skupnimi kazalniki, kot so določeni v operativnem programu, in druge fizične kazalnike za spremljanje napredka projekta.

(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)	(I)	(J)	(K)
Navedba kazalnika <sup>1</sup>	Vrsta kazalnika <sup>2</sup>	Merska enota	Kategorija regije	Izhodiščna vrednost	Datum izhodiščne vrednosti	Ciljna vrednost ob koncu leta 2018	Ciljna vrednost	Ciljno leto
Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav	kazalnik učinka	km	Razvite	0	1.1.2017	0	3,4	2023
Vložena sredstva/Izdatki	finančni kazalnik	EUR	razvite	0	1.1.2017	<b>466.186,03</b>	<b>1.194.549,84</b>	2023

## G.3 Ocena tveganja

Povzemite glavna tveganja za uspešno fizično in finančno izvajanje projekta ter predlagane ukrepe za njihovo ublažitev.

V spodnji tabeli so povzeta glavna tveganja za uspešno izvajanje projekta:

Tabela 0-1: Ocena tveganja

Št.	Možna tveganja	pomembnost tveganja (ponder)	ocena tveganja (0 - brez tveganja, 5 - visoko tveganje)	vrednost tveganja (ocena * ponder)
1.	Pridobitev dovoljenj in soglasij za gradnjo	3	1	3
2.	Možnost nakupov zemljišč	3	0	0
3.	Primernost projektne rešitve	3	1	3
4.	Zamude pri javnih naročilih	3	1	3
5.	Preseganje načrtovanih stroškov	4	4	16
6.	Neustrezna kakovost izvedenih del	2	1	2
7.	Bankrot izvajalca gradnje	3	1	3
8.	Pomanjkanje nacionalnih finančnih virov	4	1	4
9.	Doseganje prometno ekonomskih koristi	2	1	2
VSOTA REZULTATOV				36
maksimum		26	5	130
STOPNJA TVEGANJA				26,70%

Pojasnila ocen pri analizi tveganja:

- Izdelana je vsa projektna dokumentacija in pridobljena vsa potrebna dovoljenja in soglasja.
- Vse zemljiško-pravne zadeve so urejene.
- Projektne rešitve so izdelane po naj sodobnejših dognanjih stroke.
- Glede na predvideno dinamiko projekta ocenjujemo, da večjih zamud pri izvedbi ni pričakovati.
- Vrednost predmetnega projekta je določena na podlagi zadnjih razpoložljivih podatkov in večja odstopanja investicije niso predvidena.
- Neustrezna kakovost izvedenih del: Kakovost izvedenih del ob kvalitetnem nadzoru ni vprašljiva.
- Glede na trenutno stanje v slovenskem gradbeništvu je bankrot možen, vendar smatramo, da bo naročnik v okviru izvedbe javnega naročila izkoristil vse pravne možnosti za preverjanje finančnega stanja bodočega izvajalca in tako zmanjšal možnost bankrota izbranega izvajalca.
- Projekt bo sofinanciran s strani Direkcije RS za infrastrukturo ter z nepovratnimi sredstvi Evropske Unije, zato je tveganje ocenjeno kot nizko.
- Ocenjujemo, da doseganje ekonomskih koristi ni problematično.

<sup>1</sup> Navede se naziv, kot opredeljena v OP (če gre za kazalnik opredeljen v OP).

<sup>2</sup> Kot npr.: »učinka«, »rezultata«, »finančni«...

## H ČASOVNI RAZPORED ZA IZVEDBO PROJEKTA

### H.1 Časovni razpored projekta

Navedite časovni razpored za razvoj in izvedbo celotnega projekta ter priložite povzetek razporeda glavnih kategorij del (tj. gantogram, če je na voljo). Če vloga zadeva fazo projekta, v preglednici jasno navedite elemente celotnega projekta, za katere je bila s to vlogo zaprosena pomoč:

Investicija se izvaja v obdobju 2017-2019.

	Datum začetka (A) <sup>1</sup>	Datum zaključka (B) <sup>1</sup>
Projektna dokumentacija in študije izvedljivosti 1. (poslovni načrt v primeru produktivne naložbe)	Jan 2011	Mar 2017
2. Analiza stroškov in koristi	Jul 2018	Sep 2018
3. Presoja vpliva na okolje	/	/
4. Načrtovalne študije	/	Dec 2007
5. Priprava razpisne dokumentacije	11.9.2017	1.10.2017
6. Razpisni postopek(ki)	2.10.2017	7.12.2017
7. Pridobivanje zemljišč	Jun 2017	Jan 2018
8. Soglasje za izvedbo	/	/
9. Gradbena faza/naročilo	15.12.2017	31.7.2019
10. Operativna faza	Dec 2019	/

<sup>1</sup> Če je že dokončan – navedite točen datum; če je samo v načrtu – navedite vsaj mesec in leto.

### H.2 Stopnja pripravljenosti projekta

Opišite časovni razpored projekta (J.1) v smislu tehničnega in finančnega napredka ter sedanje stopnje pripravljenosti projekta v skladu z naslednjimi poglavji:

#### H.2.1 Tehnične zadeve (študije izvedljivosti, projektiranje itd.):

Za projekt je bila izdelana naslednja projektna in investicijska dokumentacija:  
Projekt za izvedbo (PZI): Ureditev glavne kolesarske povezave G2 Kalce-Modrej, odsek Idrija-Mokraška vas; št. projekta; AP008-11, izdelovalec: APPIA d.o.o., marec 2017.  
Investicijski program, IZGRADNJA KOLESARSKE POVEZAVE IDRIJA-MOKRAŠKA VAS, september 2018 (dopolnjeno november 2018), sklep o potrditvi št. 411-25/2018/4 z dne 7. 12. 2018.



H.2.2 *Upravne zadeve s sklicevanjem najmanj na potrebna dovoljenja, kot so PVO, soglasje za izvedbo, odločitve glede zemljišča/načrtovanja, nakup zemljišča (če je primerno), javno naročanje itd.:*

Kulturnovarstveno soglasje na podlagi Zakona o varstvu kulturne dediščine (ZVKD -1); Uradni list RS, št. št. 16/08, 123/08, 8/11Območna enota Nova Gorica, št. 413-2/2011-Z/K, z dne 9. 6. 2011;

Naravovarstveno soglasje na podlagi Zakona o ohranjanju narave in na podlagi strokovnega mnenja Zavoda RS za varstvo narave, OE Nova Gorica, št. 5-II-498/2-O-11/MZACGKB z dne 11. 7. 2011, soglasje št. 35620-3952/2011-2 z dne 23. 11. 2011;

Vodno soglasje Direkcije RS za vode na podlagi 153.člena Zakona o vodah, št. 35507-3260/2011-8, z dne 16. 2. 2016.

Javno naročilo za gradnjo je bilo oddano s podpisom pogodbe 2431-17-001135 z dne 15. 12. 2017.

H.2.3 *Če se je projekt že začel izvajati, navedite sedanje stanje izvedbe:*

Projekt je v fazi gradnje . Izvedeno je ca 50 % trase.



H.2.4 *Ali je pomoč evropske pobude JASPERS prispevala h kateremu koli delu priprave tega projekta?*

da

ne

*Opišite, v katerem delu priprave projekta je sodeloval JASPERS:*

## I. POTRDITEV PRISTOJNEGA NACIONALNEGA ORGANA

Potrjujem, da so informacije na tem obrazcu točne in pravilne.

### UPRAVIČENEC:

IME (odgovorna oseba upravičenca)	Damir Topolko, direktor
PODPIS (odgovorna oseba upravičenca)	
ORGANIZACIJA (upravičenec)	Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo
DATUM	
Žig	

### POSREDNIŠKI ORGAN:

IME (odgovorna oseba posredniškega organa)	mag. Alenka Bratušek, ministrica
PODPIS (odgovorna oseba posredniškega organa)	
POSREDNIŠKI ORGAN	Ministrstvo za infrastrukturo
DATUM	
Žig	