

**NOVELIRAN  
INVESTICIJSKI PROGRAM  
(NIP)**

Naziv projekta

**NAKUP ŠOLSKIH KOMPIJEV**



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

Župan  
**Tadej Beočanin**

Datum izdelave:  
**Marec 2026**



## SPLOŠNI PODATKI O PROJEKTU

<b>NAZIV PROJEKTA</b>	<b>NAKUP ŠOLSKIH KOMPIJEV</b>	
<b>INVESTITOR/LASTNIK</b>	OBČINA AJDOVŠČINA, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina	
<b>UPRAVLJAVCI</b>	OSNOVNA ŠOLA ŠTURJE, AJDOVŠČINA, Bevkova ulica 22, 5270 Ajdovščina OSNOVNA ŠOLA DOBRAVLJE, Dobravlje 1, 5263 Dobravlje OSNOVNA ŠOLA COL, Col 35, 5273 Col OSNOVNA ŠOLA OTLICA, Otlica 48, 5270 Ajdovščina	
<b>Predmet ukrepa</b>	nakup 5ih kombijev na električni pogon, kategorije M1 (8+1), za prevoz šolarjev	
<b>Namen projekta</b>	<p>Osnovni namen projekta je posodobitev/modernizacija voznega parka 4ih osnovnih šol, namenjenega izvajanju organiziranih šolskih prevozov na območju občine Ajdovščina, za nakupom novih brezemisijevih vozil, tj. kombijev na električni pogon, ki na izpustu ne oddajajo emisij CO<sub>2</sub> in onesnaževal zunanjšega zraka, kot so emisije NO<sub>x</sub> ter trdih delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>, ki bodo nadomestili obstoječe zastarele dizelske kombije z visokimi izpusti CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>, ter s tem prispevati k postopnemu prehodu na okolju prijaznejšo mobilnost. Zagotovilo se bo bolj varen, zanesljiv in okoljsko sprejemljiv prevoz šolskih otrok. Namen projekta je zagotovitev učinkovitejšega, okolju prijaznejšega in ekonomsko vzdržnejšega sistema organiziranih šolskih prevozov. Novi brezemisijevski kombiji bodo prispevali k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj bodo zmanjšali količino emitiranih delcev in drugih škodljivih snovi, zmanjšali se bodo izpusti toplogrednih plinov (TPG), ter zmanjšala se bo raven hrupa, kar bo pozitivno vplivalo na kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine. Namen projekta je tudi prispevati k družbeni spremembi, saj njegova izvedba spodbuja prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti in odgovornemu ravnanju z okoljem. Z vidika širšega vpliva se s tem dviguje tudi družbena ozaveščenost o pomenu varovanja okolja, zmanjševanja emisij in izbire trajnostnih načinov prevoza. S tem se bo prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka in bivalnega okolja na območju občine.</p>	
<b>Cilji projekta</b>	<p><b>Glavni cilj projekta je nakup 5ih novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev na območju občine Ajdovščina</b>, tj. 5ih novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1), ki bodo namenjeni izključno za prevoz šolskih otrok, ter bodo na obstoječih linijah šolskih prevozov nadomestili obstoječa vozila/kombije emisijskega razreda EURO V (4 kombije) in VI (1 kombi).</p> <p><b>Specifični cilj projekta je:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 5 novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev, tj. nakup 5 novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1)</li> </ul>	
<b>Lokacija</b>	Občina	Občina Ajdovščina
	Naselje/mesto	Ajdovščina, Dobravlje, Col, Otlica
	Šolski okoliš	OŠ Šturje, Ajdovščina, OŠ Dobravlje, OŠ Col in OŠ Otlica
<b>Časovni načrt</b>	Začetek projekta (sklep o potrditvi DIIP in uvrstitev v NRP)	01/2026
	Izvedba nakupa 5ih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev	04/2026-11/2026
	Predaja novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev upravljavcem	11/2026-12/2026
	Zaključek projekta (finančni zaključek in zaključek vseh aktivnosti)	12/2026
<b>Vrednost projekta</b>	Vrednost projekta v EUR brez DDV	266.531,25 EUR
	Upravičeni stroški	312.153,15 EUR
	<b>Vrednost projekta v EUR z DDV</b>	<b>323.283,15 EUR</b>
<b>Viri financiranja</b>	Nepovratne finančne spodbude iz Podnebnega sklada (Borzen)	249.722,52 EUR
	Lastni proračunski viri Občine Ajdovščina	73.560,63 EUR
<b>Datum izdelave</b>	Marec 2026	

## Kazalo vsebine

<b>0</b>	<b>UVODNO POJASNILO .....</b>	<b>1</b>
0.1	UVODNO POJASNILO .....	1
0.2	PREDHODNO IZDELANA INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJE TER NASTALE SPREMEMBE.....	2
<b>1</b>	<b>PODATKI O INVESTITORJU IN NOSILCU PROJEKTA, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCIH TER NAVEDBA STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR.....</b>	<b>3</b>
1.1	INVESTITOR IN NOSILEC PROJEKTA.....	3
1.2	IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE.....	4
1.3	UPRAVLJAVCI.....	4
1.4	STROKOVNI DELAVCI IN SLUŽBE ODGOVORNI ZA PRIPRAVO, IZVEDBO IN NADZOR .....	6
<b>2</b>	<b>ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....</b>	<b>8</b>
2.1	PREDSTAVITEV INVESTITORJA OBČINE AJDOVŠČINA .....	8
2.2	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA.....	10
2.3	RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO S PRIKAZOM POTREB.....	12
<b>3</b>	<b>OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI, NAMENA IN CILJEV PROJEKTA TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....</b>	<b>14</b>
3.1	RAZVOJNE MOŽNOSTI, NAMEN IN CILJI PROJEKTA.....	14
3.2	USKLAJENOST PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	15
3.2.1	Usklajenost projekta z občinskimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi .....	15
3.2.2	Usklajenost projekta z drugimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi v regiji, Sloveniji in EU.....	17
<b>4</b>	<b>PREDSTAVITEV IN OPIS SCENARIJEV IZVEDBE PROJEKTA TER IZBOR OPTIMALNEGA SCENARIJA IZVEDBE</b>	<b>25</b>
4.1	PREDSTAVITEV IN OPIS SCENARIJA »Z INVESTICIJO« V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ INVESTICIJE« IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO.....	25
4.1.1	Scenarij »brez investicije« .....	25
4.1.2	Scenarij »z investicijo« .....	25
4.2	IZBOR OPTIMALNEGA SCENARIJA IZVEDBE PROJEKTA .....	26
<b>5</b>	<b>OPREDELITEV VRSTE PROJEKTA TER OCENE VREDNOSTI PROJEKTA .....</b>	<b>27</b>
5.1	VRSTA PROJEKTA.....	27
5.2	VREDNOST PROJEKTA .....	29
5.2.1	Navedba osnov in izhodišč za oceno vrednosti projekta .....	29
5.2.2	Vrednost projekta po stalnih cenah.....	30
5.2.3	Vrednost projekta po tekočih cenah .....	31
<b>6</b>	<b>OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO.....</b>	<b>32</b>
6.1	STROKOVNE PODLAGE TER PREDHODNO PRIPRAVLJENA DOKUMENTACIJA, IDEJNE REŠITVE IN ŠTUDIJE.....	32
6.2	OPIS LOKACIJE .....	32

6.3	OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE PROJEKTA.....	33
6.3.1	Časovni načrt izvedbe projekta.....	33
6.3.2	Specifikacija in dinamika nastajanja investicijskih stroškov .....	34
6.4	VARSTVO OKOLJA TER PRESOJA VPLIVOV PROJEKTA Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV PROJEKTA Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI TER VPLIVA NA OKOLJSKE CILJE SKLADNO Z NAČELO “DNSH” .....	34
6.4.1	Vplivi projekta na okolje in trajnostni razvoj .....	34
6.4.2	Prispevek projekta k uporabi »načela, da se ne škoduje bistveno« (DNSH) .....	36
6.5	KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO TER VPLIV PROJEKTA NA ZAPOSLENOST .....	38
6.5.1	Kadrovsko organizacijska shema .....	38
6.5.2	Vpliv projekta na zaposlenost .....	39
6.6	PREDVIDENI VIRI IN NAČRT FINANCIRANJA PROJEKTA.....	39
6.7	PRIČAKOVANA STOPNJA IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA.....	40
6.7.1	Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti .....	40
6.7.2	Finančna in ekonomska upravičenost projekta .....	40
6.7.2.1	Projekcija prihodkov in odhodkov iz poslovanja ter družbeno-ekonomskih koristi projekta v ekonomski dobi	40
6.7.2.1.1	Ekonomska doba projekta.....	40
6.7.2.1.2	Prihodki projekta .....	41
6.7.2.1.3	Odhodki/stroški projekta .....	41
6.7.2.1.4	Prihodki in stroški na podlagi CBA/ASK-Analize stroškov in koristi (ekonomske analize).....	43
6.7.2.1.5	Preostala vrednost naložbe .....	45
6.7.2.2	Presoja upravičenosti izvedbe projekta v ekonomski dobi z izdelavo finančne in ekonomske analize .....	45
6.7.2.2.1	Predpostavke za izdelavo finančne in ekonomske analize .....	45
6.7.2.2.2	Finančna analiza.....	46
6.7.2.2.3	Ekonomska analiza .....	50
6.7.2.3	Analiza občutljivosti in tveganj.....	53
6.7.2.3.1	Analiza občutljivosti .....	53
6.7.2.3.2	Analiza tveganj.....	55
<b>7</b>	<b>UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJEVANJA PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE.....</b>	<b>60</b>
7.1	POTREBNA INVESTICIJSKA, PROJEKTNA IN DRUGA DOKUMENTACIJA .....	60
7.1.1	Potrebna investicijska dokumentacija .....	60
7.1.2	Potrebna projektna in druga dokumentacija .....	60
7.2	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IZVEDBE PROJEKTA.....	61

## Kazalo tabel

Tabela 1:	Osebna izkaznica Občine Ajdovščina.....	9
Tabela 2:	Podatki o kombiniranih vozilih za prevoz šolskih otrok za leto 2025, ki so predmet zamenjave. ....	11
Tabela 3:	Predstavitev scenarija »brez investicije«.....	25
Tabela 4:	Predstavitev scenarija »z investicijo«.....	25
Tabela 5:	Vrednost projekta po stalnih cenah, 03/2026, v EUR.....	30
Tabela 6:	Vrednost projekta po tekočih cenah, v EUR.....	31
Tabela 7:	Časovni načrt izvedbe projekta.....	33
Tabela 8:	Specifikacija in dinamika nastajanja investicijskih stroškov, ločeno na upravičene in neupravičene stroške v okviru JP VPPŠ-2025, tekoče cene, v EUR z DDV.....	34
Tabela 9:	Matrika za zeleno proračunsko poročanje, tj. spoštovanje »načela, da se bistveno ne škoduje« (DNSH) z oceno vpliva projekta k doseganju okoljskih ciljev. ....	37
Tabela 10:	Viri in dinamika financiranja projekta po financierjih po tekočih cenah, v EUR z DDV. ....	40
Tabela 11:	Viri in dinamika financiranja projekta po financierjih, ločeno na upravičene in neupravičene stroške v okviru JP VPPŠ-2025, po tekočih cenah, v EUR z DDV.....	40
Tabela 12:	Prikaz izračuna prihrankov na dodatnih operativnih odhodkih/stroških iz obratovanja.....	42
Tabela 13:	Prikaz letne amortizacije, obračunane amortizacije v ekonomski dobi projekta ter ponderirane življenjske dobe projekta, v EUR z DDV. ....	43
Tabela 14:	Prikaz konverzijskih faktorjev za posamezne stroške v okviru projekta. ....	44
Tabela 15:	Prikaz investicijskih stroškov glede na vrsto stroška po letih, ki je podlaga za izvedbo popravka cen, ter prikaz izračuna investicijske vrednosti projekta po izvedbi popravka cen, stalne cene, v EUR brez DDV. ....	44
Tabela 16:	Finančni oziroma realni denarni tok projekta po finančni analizi v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV. ..	48
Tabela 17:	Likvidnostni tok projekta v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV. ....	49
Tabela 18:	Finančni oziroma realni denarni tok za izračun donosnosti lastnega kapitala projekta po finančni analizi v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV. ....	49
Tabela 19:	Finančni kazalniki upravičenosti projekta.....	50
Tabela 20:	Ekonomski denarni tok projekta po ekonomski analizi v ekonomski dobi, v EUR. ....	52
Tabela 21:	Ekonomski kazalniki upravičenosti projekta. ....	53
Tabela 22:	Analiza občutljivosti interne stopnje donosa (IRR) in neto sedanje vrednosti (NPV) na spremembo ključnih/preizkušenih spremenljivk v okviru finančne in ekonomske analize. ....	54
Tabela 23:	Mejne vrednosti za posamezne kritične spremenljivke v okviru finančne in ekonomske analize.....	55
Tabela 24:	Izračun stopnje tveganja projekta. ....	59

## Kazalo slik

Slika 1:	Zemljevid Občine Ajdovščina.....	10
Slika 2:	Prikaz makro lokacije projekta. ....	32
Slika 3:	Kadrovsko organizacijska shema izvedbe projekta (organizacija izvedbe). ....	38

## Seznam kratic in polnih imen

ASK	Analiza stroškov in koristi
CBA	Cost Benefit Analysis
CF	Konverzijski faktor
CO <sub>2</sub>	Ogljikov dioksid
DDV	Davek na dodano vrednost
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DNSH	Načelo, da se ne škoduje bistveno («Do No Significant Harm»)
EIRR	Ekonomska interna stopnja donosa
EIRR/K	Ekonomska interna stopnja donosa lastnega kapitala
eK/S	Ekonomski količnik relativne koristnosti
ENPV	Ekonomska neto sedanja vrednost
ERNPV	Ekonomska relativna neto sedanja vrednost
EU	Evropska unija
FIRR	Finančna interna stopnja donosa
FIRR/K	Finančna interna stopnja donosa lastnega kapitala
fK/S	Finančni količnik relativne koristnosti
FNPV	Finančna neto sedanja vrednost
FNPV/K	Finančna neto sedanja vrednost lastnega kapitala
FRNPV	Finančna relativna neto sedanja vrednost
Guide CBA	Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020
ID	Investicijska dokumentacija
IP	Investicijski program
IRR	Interna stopnja donosa
JN	Javno naročilo
JP	Javni poziv
JP VPPŠ-2025	Javni poziv za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev
KRZS	Kohezijska regija Zahodna Slovenija
NEPN	Nacionalni energetske in podnebni načrt
NIP	Noveliran investicijski program
NO <sub>x</sub>	Dušikovi oksidi
NPV	Neto sedanja vrednost
NRP	Načrt razvojnih programov
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
OŠ	Osnovna šola
OVE	Obnovljivi viri energije
PEKP 21-27	Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji
POŠ	Podružnična osnovna šola
RD	Razpisna dokumentacija
RRP	Regionalni razvojni program
RS	Republika Slovenija
SDS	Socialna diskontna stopnja
SLO	Slovenija
SPRS2050	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050
SRS2030	Strategija razvoja Slovenije 2030
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TGP	Toplogredni plini
UEM	Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ
ZDDV-1	Zakon o davku na dodano vrednost
ZIPRS	Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije
ZJF	Zakon o javnih financah
ZJN-3	Zakon o javnem naročanju
ZLS	Zakon o lokalni samoupravi

## **o UVODNO POJASNILO**

---

### **o.1 Uvodno pojasnilo**

Noveliran investicijski program (NIP) »Nakup šolskih kombijev« obravnava **nakup petih (5) kombijev na električni pogon za izvajanje organiziranih šolskih prevozov učencev 4ih osnovnih šol na območju občine Ajdovščina, tj. nakup petih (5) novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1)**. Novi kombiji na električni pogon bodo namenjeni izključno za prevoz šolskih otrok ter bodo na obstoječih linijah šolskih prevozov nadomestili obstoječa vozila/kombije emisijskega razreda EURO V (4 kombije) in VI (1 kombi). Investicija pomeni modernizacijo voznega parka posamezne osnovne šole ter postopen prehod na okolju prijaznejšo mobilnost. Novi kombiji na električni pogon bodo namenjeni izvajanju šolskih prevozov in se ne bodo uporabljali za tržne namene. V času, ko se ne bodo uporabljali za prevoz šolarjev, se bodo lahko uporabljali tudi za izvajanje drugih javnih nalog občine in/ali osnovne šole.

Po zaključku projekta bo Občina Ajdovščina nove kombije na električni pogon za prevoz šolskih otrok predala v upravljanje osnovnošolskim javnim zavodom, in sicer:

- ⇒ 2 kombija OŠ Dobravlje
- ⇒ 1 kombi OŠ Šturje, Ajdovščina
- ⇒ 1 kombi OŠ Col
- ⇒ 1 kombi OŠ Otlica

**Osnovni namen projekta je posodobitev/modernizacija voznega parka 4ih osnovnih šol, namenjenega izvajanju organiziranih šolskih prevozov na območju občine Ajdovščina, z nakupom novih brezemisijevih vozil, tj. kombijev na električni pogon**, ki na izpustu ne oddajajo emisij CO<sub>2</sub> in onesnaževal zunanjega zraka, kot so emisije NO<sub>x</sub> ter trdih delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>, **ki bodo nadomestili obstoječe zastarele dizelske kombije z visokimi izpusti CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>, ter s tem prispevati k postopnemu prehodu na okolju prijaznejšo mobilnost**. Zagotovilo se bo bolj varen, zanesljiv in okoljsko sprejemljiv prevoz šolskih otrok. Namen projekta je **zagotovitev učinkovitejšega, okolju prijaznejšega in ekonomsko vzdržnejšega sistema organiziranih šolskih prevozov**. Novi brezemisijevski kombiji bodo prispevali k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj bodo zmanjšali količino emitiranih delcev in drugih škodljivih snovi, zmanjšali se bodo izpusti toplogrednih plinov (TPG), ter zmanjšala se bo raven hrupa, kar bo pozitivno vplivalo na kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine. Namen projekta je tudi prispevati k družbeni spremembi, saj njegova izvedba spodbuja prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti in odgovornemu ravnanju z okoljem. Z vidika širšega vpliva se s tem dviguje tudi družbena ozaveščenost o pomenu varovanja okolja, zmanjševanja emisij in izbire trajnostnih načinov prevoza. S tem se bo prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka in bivalnega okolja na območju občine.

**Glavni cilj projekta je nakup 5ih novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev na območju občine Ajdovščina**, tj. 5ih novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1), ki bodo **namenjeni izključno za prevoz šolskih otrok**, ter bodo na obstoječih linijah šolskih prevozov nadomestili obstoječa vozila/kombije emisijskega razreda EURO V (4 kombije) in VI (1 kombi).

**Specifični cilj projekta je:**

- ⇒ 5 novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev, tj. nakup 5 novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1)

**Gre za investicijo, ki je v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči, saj se ne nanaša na nobeno gospodarsko dejavnost.**

**Vrednost projekta** po stalnih (=tekočih) cenah znaša 266.531,25 EUR brez DDV oziroma **323.283,15 EUR z DDV**, od tega znašajo upravičeni stroški za sofinanciranje 312.153,15 EUR.

V NIP-u je **predvideno financiranje** projekta z lastnimi, **proračunskimi sredstvi Občine Ajdovščina** v višini **73.560,63 EUR** ter s pridobitvijo **nepovratnih finančnih spodbud iz Podnebnega sklada (Borzen)** v višini **249.722,52 EUR**.

**Časovni načrt** izvedbe projekta je od **januarja 2026** (sklep o potrditvi DIIP in uvrstitev projekta v NRP občine) pa do novembra 2026, ko je predviden prevzem in registracija novih kombijev. Predaja novih kombijev upravljavcem ter sam zaključek projekta, tj. finančni zaključek in zaključek vseh predvidenih aktivnosti v okviru projekta, je predviden do **31.12.2026**.

Noveliran investicijski program (NIP) je pokazal upravičeno izvedbo projekta »Nakup šolskih kombijev« ter da projekt zelo dobro uresničuje javni interes na področju trajnostne mobilnosti in prilaganja na podnebne spremembe ter da zasleduje in uresničuje cilje občinskih, regijskih, državnih in tudi EU razvojnih strategij in programov.

Noveliran investicijski program (NIP) je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavno investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16; v nadaljevanju UEM).

## **0.2 Predhodno izdelana investicijska dokumentacije ter nastale spremembe**

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je bil izdelan januarja 2026 in je bil v skladu s sklepom o potrditvi DIIP vključen v Načrt razvojnih programov Občine Ajdovščina. Glede na vrsto in ocenjeno vrednost projekta je bilo v DIIP ugotovljeno, da je potrebno v skladu s 4. členom UEM pripraviti naslednjo investicijsko dokumentacijo:

- ⇒ Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je bil izdelan v skladu z UEM.

Časovni načrt izvedbe projekta v okviru DIIP-a je bil od januarja 2026 do konca decembra 2026, ko je bil predviden finančni zaključek projekta in zaključek vseh aktivnosti v okviru projekta. Vrednost projekta v okviru DIIP je znašala po tekočih cenah 268.852,46 EUR brez DDV oziroma 328.000,00 EUR z DDV. V okviru DIIP je bilo predvideno, da bodo viri financiranja zagotovljeni iz lastnih proračunskih sredstev Občine Ajdovščina v višini 68.000,00 ter s pridobitvijo nepovratnih finančnih spodbud iz Podnebnega sklada (Borzen) v višini 260.000,00 EUR.

Z izdelavo DIIP-a januarja 2026 in njegovo potrditvijo je bila izdelana vsa investicijska dokumentacija, ki jo je potrebno izdelati na podlagi UEM. **Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) se je štelo za Investicijski program (IP)** ter je predstavljal osnovno za odločanje o investiciji.

Zaradi spremembe ključnih predpostavk projekta (spremembe vrednosti in virov financiranja projekta, saj se je do izdelave tega dokumenta pridobilo že informativno ponudbo za nakup 5ih kombijev na električni pogon) ter predvidene prijave projekta na »Javni poziv za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev (oznaka: JP VPPŠ-2025)«, ki ga je Borzen objavil dne 30.05.2025, s spremembami javnega poziva (Uradni list RS, št. 39/25, 88/25 in 16/26), se je skladno s 6. členom UEM pripravilo noveliran investicijski program (NIP), saj je bil dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) obravnavan kot investicijski program (IP).

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

## 1.1 Investitor in nosilec projekta

Naziv	<b>OBČINA AJDOVŠČINA</b>
Pravno organizacijska oblika	Lokalna skupnost
Naslov	Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Tadej Beočanin Župan Občine Ajdovščina
Telefon	+386 (0)5 365 91 10
Telefax	+386 (0)5 365 91 33
E-mail	obcina@ajdovscina.si
Spletna stran	<a href="http://www.ajdovscina.si">http://www.ajdovscina.si</a>
Matična številka	5879914000
Davčna številka	SI 51533251
Transakcijski račun	SI56 0120 1010 0014 597 odprt pri Banki Slovenije
Žig in podpis	
Vodja projekta	Katarina Ambrožič vodja Oddelka za družbene zadeve
Telefon	+386 (0)5 365 91 14 +386 (0)51 662 676
E-mail	katarina.ambrozic@ajdovscina.si
Žig in podpis	

## 1.2 Izdelovalec investicijske dokumentacije

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

## 1.3 Upravljavci

Naziv	<b>OSNOVNA ŠOLA ŠTURJE, AJDOVŠČINA</b>
Pravno organizacijska oblika	Javni zavod
Naslov	Bevkova ulica 22, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Lea Anželj Vidmar, ravnateljica
Telefon	+386 (0)5 365 38 00
Telefax	+386 (0)5 365 38 07
E-pošta	<a href="mailto:info@os-sturje.si">info@os-sturje.si</a>
Spletna stran	<a href="http://www.os-sturje.si">http://www.os-sturje.si</a>
Matična številka	2294460000
Davčna številka	39855210
Transakcijski račun	SI56 0120 1600 0000 215 odprt pri Banki Slovenije
Žig in podpis	


Naziv	<b>OSNOVNA ŠOLA DOBRAVLJE</b>
Pravno organizacijska oblika	Javni zavod
Naslov	Dobravlje 1, 5263 Dobravlje
Odgovorna oseba	Mirjam Kalin, ravnateljica
Telefon	+386 (0)5 365 10 10
Telefax	+386 (0)5 365 10 20
E-pošta	info@os-dobravlje.si
Spletna stran	<a href="http://www.os-dobravlje.si">http://www.os-dobravlje.si</a>
Matična številka	5085888000
Davčna številka	SI89450116
Transakcijski račun	SI56 0120 1603 0643 679 odprt pri Banki Slovenije
Žig in podpis	

Naziv	<b>OSNOVNA ŠOLA COL</b>
Pravno organizacijska oblika	Javni zavod
Naslov	Col 35, 5273 Col
Odgovorna oseba	Jernej Ferjančič, ravnatelj
Telefon	+386 (0)5 364 33 50
Telefax	+386 (0)5 364 33 57
E-pošta	info@os-col.si
Spletna stran	<a href="http://www.os-col.si">http://www.os-col.si</a>
Matična številka	5082544000
Davčna številka	11095822
Transakcijski račun	SI56 0120 1603 0643 582 odprt pri Banki Slovenije
Žig in podpis	

Naziv	OSNOVNA ŠOLA OTLICA
Pravno organizacijska oblika	Javni zavod
Naslov	Otlica 48, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Danijela Likar, ravnateljica
Telefon	+386 (0)5 364 95 31
E-pošta	o-otlica.ng@guest.arnes.si
Spletna stran	<a href="http://www.os-otlica.si">http://www.os-otlica.si</a>
Matična številka	5082536000
Davčna številka	65681924
Transakcijski račun	SI56 0120 1603 0643 776 odprt pri Banki Slovenije
Žig in podpis	

#### 1.4 Strokovni delavci in službe odgovorni za pripravo, izvedbo in nadzor

Odgovorna oseba investitorja in nosilca projekta	Tadej Beočanin župan Občine Ajdovščina Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina  Podpis in žig
Odgovorna oseba investitorja in nosilca projekta	Katarina Ambrožič vodja Oddelka za družbene zadeve Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina  Podpis in žig

Odgovorna oseba izdelovalca investicijske dokumentacije	<p>Robert Likar, direktor NI-BO Robert Likar s.p., Vipavska cesta 17, 5270 Ajdovščina</p>  <p>Podpis in žig:</p>
Odgovorna oseba upravljavca 1	<p>Lea Anželj Vidmar, ravnateljica Osnovna šola Šturje, Ajdovščina, Bevkova ulica 22, 5270 Ajdovščina</p> <p>Podpis in žig:</p>
Odgovorna oseba upravljavca 2	<p>Mirjam Kalin, ravnateljica Osnovna šola Dobravlje, Dobravlje 1, 5263 Dobravlje</p> <p>Podpis in žig:</p>
Odgovorna oseba upravljavca 3	<p>Jernej Ferjančič, ravnatelj Osnovna šola Col, Col 35, 5273 Col</p> <p>Podpis in žig:</p>
Odgovorna oseba upravljavca 4	<p>Danijela Likar, ravnateljica Osnovna šola Otlica, Otlica 48, 5270 Ajdovščina</p> <p>Podpis in žig:</p>

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

### 2.1 Predstavitev investitorja Občine Ajdovščina

**Investitor** oziroma **nosilec** projekta je **Občina Ajdovščina**. Občina Ajdovščina je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi (ZLS) (Uradni list RS, št. 94/07-UPB, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12-ZUJF, 11/14-popr., 14/15-ZUUJFO, 11/18-ZSPDLS-1, 30/18, 61/20-ZIUZEOP-A, 80/20-ZIUOOPE, 62/24-odl. US, 102/24-ZLV-K in 83/25-ZOUL) in je temeljna lokalna samoupravna skupnost prebivalcev naselij, ki so povezana zaradi skupnih potreb in interesov njihovih prebivalcev. Sedež občine je v Ajdovščini, in sicer na naslovu Cesta 5. maja 6a, 5270 Ajdovščina.

Odgovorna oseba Občine Ajdovščina je župan občine Tadej Beočanin. Občinski svet Občine Ajdovščina šteje 26 članov, ki so izvoljeni za 4 leta. Aktualna sestava Občinskega sveta Občine Ajdovščina je svoj mandat pričela konec leta 2022, zaključila pa ga bo konec leta 2026. Občinski svet Občine Ajdovščina je najvišji organ odločanja o vseh zadevah v okviru pravic in dolžnosti občine.

Občina ima občinsko upravo, ki v skladu z zakonom, statutom in splošnimi akti občine opravlja upravne, strokovne, pospeševalne in razvojne naloge ter naloge v zvezi z zagotavljanjem javnih služb iz občinske pristojnosti. Organizacija občinske uprave je prilagojena poslanstvu, nalogam občinske uprave in organizacijskim procesom. Njeno delo je javno. Predstojnik občinske uprave je župan, ki usmerja in nadzira njeno delo. Delo občinske uprave pa neposredno vodi direktor občinske uprave. Občinska uprava, ki šteje več kot 40 oseb, obsega:

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

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

Občina Ajdovščina je gospodarsko, izobraževalno in kulturno središče Vipavske doline v zahodni Sloveniji ob meji z Italijo (80 km od Ljubljane, 150 km od Benetk). Že od najstarejših časov ima občina Ajdovščina pomembno prometno vlogo. Skozi dolino pelje magistralna in hitra cesta, kar Ajdovščino postavlja med prometno najdostopnejša mesta v regiji. Reliefno je ajdovska občina zelo razgibana. Zajema osrednji del Vipavske doline, ki jo od vzhoda proti severu oklepajo visoke planote Nanosa, Hrušice in Trnovskega gozda, na jugu pa Vipavski griči. Območje je eno najrodovitnejših področij v Sloveniji, saj vegetacijska doba v teh krajih traja skoraj dva meseca dlje kot v osrednji Sloveniji. Večji del občine je odprt proti zahodu, od koder vanjo prodirajo močni vplivi sredozemskega podnebja, zaradi česar je vegetacijska doba za dva meseca daljša kot v osrednji Sloveniji. Na severnih visokih planotah pa je podnebje tipično celinsko, pozimi tudi z visoko snežno odejo. Prepletanje sredozemskih in celinskih vplivov se odraža tudi v pestrosti živalskih in rastlinskih vrst. Pomemben dejavnik oblikovanja tega prostora je tudi bogata prepredenost doline z vodnim omrežjem, ki se zliva v reko Vipavo. Največ vode dovaja reka Hubelj, ki teče skozi glavno mesto občine - Ajdovščino in je pomemben vodni vir za večino naselij tudi sosednjih občin. Poleg tega pa je ta reka predstavljala tudi pomemben energetskega potencial številnih obratov in s tem razvoja mesta in tudi širšega območja doline.

Občina Ajdovščina je ena izmed 13-ih občin Severnoprimske regije (Goriške statistične regije). Ustanovljena je bila leta 1994 ter predstavlja gospodarsko in kulturno središče Vipavske doline. Leži na zahodnem delu Slovenije, v

Zgornji Vipavski dolini, na strateško zelo pomembnem prehodu iz Furlanske nižine v Italiji, v osrednjo Slovenijo. Občina Ajdovščina je razdeljena na 28 krajevnih skupnosti, ki zajemajo 45 naselij. Občina je s 245,4 km<sup>2</sup> po svoji površini ena izmed večjih občin v Sloveniji in se med slovenskimi občinami uvršča na 18 mesto po površini. Zanj je značilna podpovprečna naseljenost (81,3 prebivalca na km<sup>2</sup>).

Število prebivalcev občine iz leta v leto stalno narašča. Danes v občini živi 19.930 prebivalcev, in sicer 10.243 moških in 9.687 žensk. Ti tvorijo 7.379 gospodinjstev, pri čemer povprečna velikost gospodinjstva znaša 2,6 oseb. Število prebivalcev občine narašča predvsem zaradi visokega naravnega prirasta in selitvenega prirasta s tujino. Skupni prirast prebivalstva Občine Ajdovščina je od leta 2010 do leta 2024 bil skoraj vsako leto pozitiven, z izjemo leta 2012 in 2013, ko je bil negativen predvsem zaradi selitve prebivalcev občine v druge občine v Sloveniji. V letih 2021 in 2022 pa je bil naravni prirast občine po mnogih letih negativen (-6 prebivalcev v letu 2021; -17 prebivalcev v letu 2022), zmanjšal pa se je tudi selitveni prirast s tujino ter selitveni prirast med občinami. Posledično je bil skupni prirast prebivalcev v letu 2021 veliko nižji kot v preteklih letih (21 prebivalcev) oziroma v letu 2022 je znašal skupni prirast 88 prebivalcev (na račun ponovno višjega selitvenega prirasta s tujino). V letu 2023 je skupni prirast prebivalstva znašal 83 prebivalcev, predvsem na račun selitvenega prirasta s tujino pa tudi na račun ponovnega pozitivnega naravnega prirasta ter selitvenega prirasta med občinami, v letu 2024 pa je skupni prirast znašal le 8 prebivalcev. Starostna struktura prebivalstva je za slovenske razmere še razmeroma dobra. Povprečna starost prebivalstva občine znaša 43,4 let, kar je nižje kot povprečje regije (46,1 let) in povprečje države (44,5 let). Ravno tako je v občini še ugoden indeks staranja prebivalstva, ki znaša 128,1, in je nižji od povprečja regije (179,5) in povprečja države (155,8).

Tabela 1: Osebna izkaznica Občine Ajdovščina.

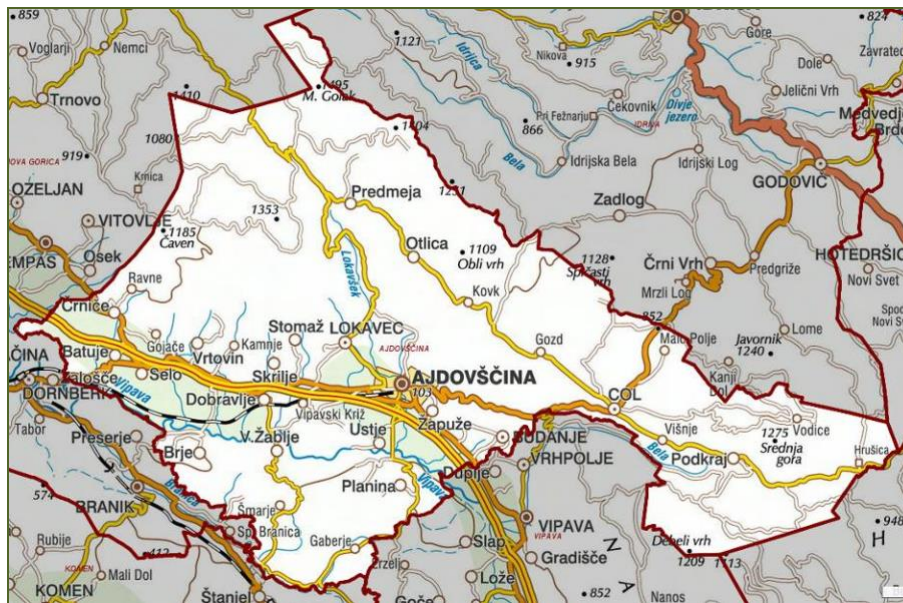
občina	<b>OBČINA AJDOVŠČINA</b>
površina	<b>245,2 km<sup>2</sup></b>
središče občine (sedež)	<b>Ajdovščina</b>
število krajevnih skupnosti	<b>28</b>
krajevne skupnosti	Ajdovščina, Batuje, Brje, Budanje, Cesta, Col, Črniče, Dobravlje, Dolga Poljana, Gaberje, Gojače-Malovše, Kamnje-Potoče, Lokavec, Otlica-Kovk, Male Žablje, Plače, Planina, Podkraj, Predmeja, Selo, Skrilje, Šmarje, Stomaž, Ustje, Velike Žablje, Vipavski Križ, Vrtovin, Žapuže
število naselij v občini	<b>45</b>
naselja	Ajdovščina, Batuje, Bela, Brje, Budanje, Cesta, Col, Črniče, Dobravlje, Dolenje, Dolga Poljana, Gabrje, Gojače, Gozd, Grivče, Kamnje, Kovk, Kožmani, Križna Gora, Lokavec, Male Žablje, Malo Polje, Malovše, Otlica, Plače, Planina, Podkraj, Potoče, Predmeja, Ravne, Selo, Skrilje, Stomaž, Šmarje, Tevče, Ustje, Velike Žablje, Vipavski Križ, Višnje, Vodice, Vrtovče, Vrtovin, Zavino, Žagolič, Žapuže
število prebivalcev v občini (2025)	<b>19.930</b>
gostota naseljenosti občine (2025)	<b>81,3 prebivalcev na km<sup>2</sup></b>
število gospodinjstev v občini (2021)	<b>7.379</b>
povprečna velikost gospodinjstva (2021)	<b>2,6 prebivalcev na gospodinjstvo</b>
število družin v občini (2021)	<b>5.513</b>
indeks staranja prebivalstva občine (2025)	<b>128,1</b>
povprečna starost preb. občine (2025)	<b>43,4 let</b>
naravni prirast občine (2024)	<b>5</b>
skupni prirast občine (2024)	<b>8</b>

Vir: SURS, 03/2026.

Občina je razdeljena na tri značilna območja: Gora, Dolinsko dno in Vipavske griče. Območje Gore se nahaja med skalnatim robom Trnovske planote in verigo vrhov Trnovskega gozda, z značilnimi razloženimi naselji in samotnimi

kmetijami. Rodovitna zemlja, močni vplivi sredozemskega podnebja, bogati vodni viri ter ugodna prometna lega so ustvarili idealne pogoje za razvoj kmetijskih dejavnosti, industrije in podjetništva. Značilnost Vipavske doline je burja, severovzhodni veter, ki odganja oblake in čisti zrak, zato ima dolina največ sončnih dni na leto v Sloveniji in za dva meseca daljšo vegetacijsko dobo kot je v notranjosti Slovenije. Zaradi vseh teh naravnih pogojev imenitno uspeva vinska trta, ki daje vrhunška vina, vipavske češnje, marelice in breskve pa dozorevajo prve v Sloveniji. V Vipavski dolini se je zato razvila močna živilsko predelovalna industrija, ki še danes kljubuje krizi, medtem ko so lesna in tekstilna branža ter gradbeništvo zašle v težave - je pa ostalo bogato znanje in veliko strokovnjakov predvsem tehničnih profilov. V zadnjem času so zrastle tudi mlada visokotehnološka podjetja. Ajdovščina je tudi univerzitetno mesto.

Slika 1: Zemljevid Občine Ajdovščina.



Vir: GIS Občine Ajdovščina.

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

## 2.2 Analiza obstoječega stanja

V Sloveniji je organizacija prevoza osnovnošolskih otrok v pristojnosti občin, ki za ta namen namenjajo vedno več finančnih sredstev. **Šolski prevozi otrok v občini predstavljajo pomembno javno storitev.** Izvajajo se z različnimi oblikami transporta, med katerimi imajo pomembno vlogo tudi šolski kombiji, zlasti na podeželskih in razpršeno poseljenih območjih. Šolski kombiji se uporabljajo predvsem za:

- ⇒ prevoz učencev iz oddaljenih naselij, kjer avtobusne linije niso smiselne,
- ⇒ prevoz učencev s posebnimi potrebami ali na dislocirane enote,
- ⇒ dodatne vožnje (jutranji, opoldanski in popoldanski termini).

Primeri iz prakse kažejo, da kombiji pogosto opravijo več voženj dnevno na različnih relacijah in v več terminih. Vozni redi so prilagojeni šolskemu urniku in se lahko pogosto spreminjajo.

Na območju občine Ajdovščina se šolskih prevozi izvajajo za potrebe osnovnih šol in njihovih učencev. Obstoječi vozni park, ki se uporablja za izvajanje organiziranih šolskih prevozov, je potrebno postopno posodabljati, tako z vidika zanesljivosti in organizacije prevozov kot tudi z vidika zmanjševanja negativnih vplivov prometa na okolje. Občina Ajdovščina in osnovnošolski javni zavodi se zavedajo, da so obstoječa vozila za prevoz šolskih otrok predvsem na dizelski pogon, da so dotrajani z visoko povprečno starostjo in v fazi intenzivnega poslabšanja, kar se odraža v zmanjšanju zanesljivosti, povečani pogostosti okvar in rastočih stroških vzdrževanja. S tem namenom je občina pristopila k zamenjavi obstoječih 5ih kombijev na dizelski pogon za prevoz šolskih otrok, in sicer pri naslednjih osnovnih šolskih javnih zavodih:

⇒ Osnovna šola Col, Col 35, 5273 Col

V naselju Col se je poučevanje pričelo že pred letom 1850. V začetku so poučevali domačini, prvi znani učitelj je bil Petrič s Kovka. Današnja OŠ Col je bila temeljito obnovljena v letu 2002, leto kasneje pa je bila ob njej zgrajena tudi sodobna večnamenska telovadnica. K OŠ Col spada tudi POŠ Podkraj. OŠ Col obiskuje 194 učencev. Za izvajanje šolskih prevozov ima OŠ Col v upravljanju 1 kombi na dizelskih pogon, emisijskega razreda EURO V.

⇒ Osnovna šola Dobravlje, Dobravlje 1, 5263 Dobravlje

OŠ Dobravlje je podeželska šola, kamor zahajajo otroci iz spodnjega dela ajdovske občine. Pohvali se lahko z največjim številom podružničnih šol, tako v Ajdovščini, kot v regiji. Na matični šoli v Dobravljah poteka le pouk višje stopnje, mlajši otroci pa obiskujejo podružnične osnovne šole v Skriljah, Črničah, Vipavskem Križu in Vrtovinu. OŠ Dobravlje obiskuje 507 učencev. Za izvajanje šolskih prevozov ima OŠ Dobravlje v upravljanju 2 kombija na dizelskih pogon, emisijskega razreda EURO V in EURO VI.

⇒ Osnovna šola Šturje, Ajdovščina, Bevkova ulica 22, 5270 Ajdovščina

OŠ Šturje, Ajdovščina je najmlajša osnovna šola v Občini Ajdovščina. Pred leti zgrajena nova šola v Šturjah pa si je že našla svoje mesto pod ajdovskim soncem. Pognala je močne korenine svojega drevesa, ki je logotip šole. Ob matični šoli v okviru OŠ Šturje, Ajdovščina deluje tudi POŠ Budanjah. OŠ Šturje, Ajdovščina obiskuje 505 učencev. Za izvajanje šolskih prevozov ima OŠ Šturje, Ajdovščina v upravljanju 1 kombi na dizelski pogon, emisijskega razreda EURO V.

⇒ Osnovna šola Otlica, Otlica 48, 5270 Ajdovščina

OŠ Otlica je najvišje ležeča šola v Občini Ajdovščina, njen šolski okoliš je Gora. Je tudi prva šola na območju občine Ajdovščina, ki je uvedla devetletko. Je najmanjša po številu otrok, pa vendar med vsemi šolami najbolj potrebna, saj je Gora precej odmaknjena od drugih urbanih središč. Poslanstvo šole torej ni samo pedagoško delo, pač pa je vitalni del življenja na Gori. OŠ Otlica obiskuje 63 učencev. Za izvajanje šolskih prevozov ima OŠ Otlica v upravljanju 1 kombi na dizelski pogon, emisijskega razreda EURO V.

Podatki o posameznem kombiju, ki je predviden za zamenjavo, so predstavljeni v tabeli v nadaljevanju.

Tabela 2: Podatki o kombiniranih vozilih za prevoz šolskih otrok za leto 2025, ki so predmet zamenjave.

Upravitelj	OŠ Col	OŠ Dobravlje	OŠ Dobravlje	OŠ Šturje, Ajdovščina	OŠ Otlica	SKUPAJ
Znamka	VolksWagen - Transporter	VolksWagen - Transporter	Renault - Trafic	VolksWagen - Transporter	VolksWagen - Transporter	
Vrsta vozila	M1 osebni avtomobil	M1 osebni avtomobil	M1 osebni avtomobil	M1 osebni avtomobil	M1 osebni avtomobil	
Oblika nadgradnje	AF večnamensko vozilo	AF večnamensko vozilo	AF večnamensko vozilo	AF večnamensko vozilo	AF večnamensko vozilo	
Namen uporabe	za prevoz skupin otrok	za prevoz skupin otrok	za prevoz skupin otrok	za prevoz skupin otrok	za prevoz skupin otrok	
Vrsta goriva	D Dizel	D Dizel	D Dizel	D Dizel	D Dizel	
Identifikacijska številka	WV2ZZZ7HZCH049396	WV2ZZZ7HZCH049355	VFIJL000259558767	WV2ZZZ7HZCH048791	WV2ZZZ7HZCH047405	
Emisijski razred	EURO V	EURO V	EURO VI	EURO V	EURO V	
Prva registracija	7.11.2011	10.11.2011	22.12.2017	10.11.2011	7.11.2011	
Registrstrska številka	GO ST-551	GO RK-340	GO KP-334	GO KJ-245	GO ST-556	
Število km	161.172	350.058	174.263	185.961	106.802	
povprečno št. km na leto	7.600	25.700	21.800	13.000	10.000	78.100
stroški vzdrževanja	5.893,74 €	2.482,05 €	3.475,56 €	1.853,83 €	1.902,53 €	15.607,71 €
stroški registracije	520,14 €	690,83 €	243,26 €	206,21 €	217,24 €	1.877,68 €
stroški zavarovanja	552,84 €	283,31 €	543,60 €	785,90 €	525,17 €	2.690,82 €
stroški goriva	1.430,06 €	4.025,38 €	3.167,47 €	2.970,65 €	1.475,73 €	13.069,29 €
SKUPAJ letni stroški	8.396,78 €	7.481,57 €	7.429,89 €	5.816,59 €	4.120,67 €	33.245,50 €

Poraba goriva je pri obstoječih, starejših vozilih večja. Ravno tako so vozila že konstrukcijsko zastarela, tako z vidika udobja in varnosti potnikov, tj. šolskih otrok, kot tudi voznikov. Tehnični standardi teh vozil prav tako ne ustrezajo več

sodobnim okoljskim zahtevam in povzročajo znatne emisije onesnaževal zraka, še posebej PM10, PM2.5, NOx in CO2. Posledično je učinkovito izvajanje šolskih prevozov oteženo. Obstoječe stanje voznega parka osnovnih šol tudi ni v skladu s strateškimi cilji občine, regije, države in EU vezanimi na trajnostno mobilnost, zmanjševanje lokalnega onesnaževanja zraka in izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev.

Iz vsega navedenega izhaja, da so ključne pomanjkljivosti obstoječih vozil na dizelski pogon, ki so predmet zamenjave, naslednje:

- ⇒ dotrajanost in starost, kar pomeni več okvar in nižjo zanesljivost,
- ⇒ visoke emisije CO2, NOx in delcev PM10 in PM2.5,
- ⇒ negativen vpliv na kakovost zraka, zlasti v bližini šol,
- ⇒ negativen vpliv na bivalno okolje zaradi hrupa v naseljih ter
- ⇒ višji/naraščajoči stroški goriva in vzdrževanja.

Iz navedenega vidimo, da obstoječi vozni park za prevoz šolskih otrok pri osnovnošolskih javnih zavodih, katerih ustanoviteljica je Občina Ajdovščina, ki je tudi lastnica obstoječih vozil, sicer zagotavlja funkcionalno mobilnost, vendar ima okoljske, ekonomske in operativne pomanjkljivosti.

## 2.3 Razlogi za investicijsko namero s prikazom potreb

Promet s klasičnimi vozili na fosilna goriva ima izrazito negativne vplive na okolje, podnebje in zdravje ljudi. Odgovoren je za cca 25% vseh emisij toplogrednih plinov v Evropski uniji, od tega največji delež prispeva cestni promet - kar 72% vseh emisij iz prometa. Od leta 1990 se emisije iz prometa niso bistveno zmanjšale, kar pomeni, da predstavlja ta sektor eno ključnih ovir pri doseganju podnebnih ciljev (EEA 2024). Poleg emisij CO2 promet povzroča tudi visoke ravni onesnaženosti zraka z dušikovimi oksidi (NOx) in trdnimi delci (PM10, PM2.5), ki so dokazano škodljivi za zdravje ljudi. Svetovna zdravstvena organizacija opozarja, da je onesnaženost zraka eden glavnih okoljskih dejavnikov prezgodnje umrljivosti in bolezni dihal, srčno-žilnih bolezni ter zmanjšane kakovosti življenja prebivalcev.

Evropska unija je v okviru Evropskega zelenega dogovora (EU Green Deal) postavila cilj postati prva podnebno nevtralna celina do leta 2050. Eden izmed ključnih ukrepov za doseg tega cilja je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu za 90% do leta 2050. Strategija za trajnostno in pametno mobilnost določa ukrepe za pospešeno elektrifikacijo voznega parka, spodbujanje alternativnih goriv ter okrepitev javnega prometa kot prednostne oblike mobilnosti.

V lokalnem kontekstu je vozni park javnih zavodov, v našem primeru posamezne osnovne šole na območju občine, v veliki meri sestavljen iz zastarelih vozil z dizelskim motorjem, ki ne izpolnjujejo več sodobnih emisijskih standardov. Takšna vozila povzročajo višje emisije, hrup in imajo višje stroške vzdrževanja, poleg tega pa zmanjšujejo zanesljivost in kakovost prevoznih storitev. Po podatkih Evropske investicijske banke so električna vozila, kljub višji začetni investiciji, stroškovno učinkovitejši na dolgi rok zaradi nižjih stroškov goriva in vzdrževanja.

**Razlog za investicijsko namero je posodobitev/modernizacija zastarelega voznega parka osnovnih šol v občini preko nakupa novih brezemisijskih vozil z namenom povečanja učinkovitosti organiziranih šolskih prevozov oziroma prevoza šolskih otrok ter zmanjšanja onesnaževanja okolja z emisijami toplogrednih plinov (TGP), ravni hrupa, ter tako prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti v občini.** Analiza obstoječega stanja je pokazala, da obstoječa vozila za prevoz šolskih otrok so predvsem na dizelski pogon, da dosegajo visoko povprečno starost in prehajajo v fazo intenzivnega poslabšanja, kar se odraža v zmanjšanju zanesljivosti, povečani pogostiti okvar in rastočih stroških vzdrževanja. Vozni park, namenjen šolskim prevozom, je dotrajan in potrebuje posodobitev z vozili, ki ne onesnažujejo okolja v takšni meri kot obstoječi vozni park. Poraba goriva je pri starejših vozilih večja, prav tako so konstrukcijsko zastareli, tako z vidika udobja in varnosti potnikov, tj. šolskih otrok, kot tudi voznikov. Tehnični standardi teh vozil prav tako ne ustrezajo več sodobnim okoljskim zahtevam in povzročajo znatne emisije

onesnaževal zraka, še posebej PM10, PM2.5, NOX in CO2. Posledično je učinkovito izvajanje prevoza šolskih otrok oteženo. Obstoječe stanje voznega parka osnovnih šol tudi ni v skladu s strateškimi cilji občine, regije, države in EU vezanimi na trajnostno mobilnost, zmanjševanje lokalnega onesnaževanja zraka in izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev.

Z izvedbo projekta **želi Občina Ajdovščina v prvi vrsti posodobiti sistem organiziranih šolskih prevozov in tako povečati samo učinkovitost le-teh ter z zamenjavo obstoječih kombijev na dizelskih pogon s kombiji na električni pogon prispevati k zmanjšanju onesnaževanja okolja in k razvoju trajnostne mobilnosti na svojem območju**. S tem bo občina zagotovila bolj zanesljivo, varno in okoljsko sprejemljivejše izvajanje šolskih prevozov ter izboljšala pogoje za izvajanje javne naloge na področju mobilnosti otrok. Pripomoglo se bo k zadovoljevanju:

- ⇒ potrebe po povečanju učinkovitosti izvajanja javne naloge prevoza šolskih otrok na območju občine;
- ⇒ potrebe po racionalizaciji/zmanjšanju stroškov obratovanja javnih osnovnošolskih zavodov, in sicer stroška prevozov šolskih otrok;
- ⇒ potrebe po izboljšanju varnosti in udobja tako za šolske otroke kot tudi za voznike;
- ⇒ potrebe po zmanjšanju obremenitve okolja z nadomestitvijo starejših kombijev v voznem parku posameznega javnega osnovnošolskega zavoda z okolju prijaznejšimi vozili;
- ⇒ potrebe po zagotovitvi okolju prijaznih vozil za prevoz šolskih otrok, kateri kot pogonsko govorijo uporabljajo čistejšo alternativo;
- ⇒ potrebe po zmanjšanju emisij TGP, CO2, NOx in trdnih delcev (PM10 in PM2.5) ter tudi samega hrupa, kar bo vplivalo tudi na izboljšanje bivalnega okolja in višjo kvaliteto življenja občanov;
- ⇒ potrebe po spodbujanju trajnostne mobilnosti in dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v strukturi dnevne mobilnosti šolskih otrok, kar je ključno za dolgoročno izboljšanje prometnih navad in zmanjšanje okoljskega odtisa prometa; ter
- ⇒ potrebe po povečanju okoljske osveščenosti občanov ter s tem prispevati tudi k druženi spremembi in k dvigu družbene ozaveščenosti o pomenu trajnostnega razvoja, zmanjšanja vplivov prometa na okolje ter krepitvi kulture okolju prijaznega načina življenja.

### 3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI, NAMENA IN CILJEV PROJEKTA TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

#### 3.1 Razvojne možnosti, namen in cilji projekta

Osnovni namen projekta je posodobitev/modernizacija voznega parka 4ih osnovnih šol, namenjenega izvajanju organiziranih šolskih prevozov na območju občine Ajdovščina, z nakupom novih brezemisijških vozil, tj. kombijev na električni pogon, ki na izpustu ne oddajajo emisij CO<sub>2</sub> in onesnaževal zunanjšega zraka, kot so emisije NO<sub>x</sub> ter trdih delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>, ki bodo nadomestili obstoječe zastarele dizelske kombije z visokimi izpusti CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>, ter s tem prispevati k postopnemu prehodu na okolju prijaznejšo mobilnost. Zagotovilo se bo bolj varen, zanesljiv in okoljsko sprejemljiv prevoz šolskih otrok. Namen projekta je zagotovitev učinkovitejšega, okolju prijaznejšega in ekonomsko vzdržnejšega sistema organiziranih šolskih prevozov. Novi brezemisijški kombiji bodo prispevali k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj bodo zmanjšali količino emitiranih delcev in drugih škodljivih snovi, zmanjšali se bodo izpusti toplogrednih plinov (TPG), ter zmanjšala se bo raven hrupa, kar bo pozitivno vplivalo na kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine. Namen projekta je tudi prispevati k družbeni spremembi, saj njegova izvedba spodbuja prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti in odgovornemu ravnanju z okoljem. Z vidika širšega vpliva se s tem dviguje tudi družbena ozaveščenost o pomenu varovanja okolja, zmanjševanja emisij in izbire trajnostnih načinov prevoza. S tem se bo prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka in bivalnega okolja na območju občine.

Glavni cilj projekta je nakup 5ih novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev na območju občine Ajdovščina, tj. 5ih novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1), ki bodo namenjeni izključno za prevoz šolskih otrok, ter bodo na obstoječih linijah šolskih prevozov nadomestili obstoječa vozila/kombije emisijškega razreda EURO V (4 kombije) in VI (1 kombi).

Specifični cilj projekta je:

- ⇒ 5 novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev, tj. nakup 5 novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1)

Splošni cilji projekta so:

- ⇒ modernizirati vozni park za izvajanje organiziranih šolskih prevozov 4ih osnovnih šol na območju občine ter s tem prispevati k postopnemu prehodu na okolju prijaznejšo mobilnost;
- ⇒ izboljšati kakovost izvajanja javne službe na področju prevoza šolskih otrok;
- ⇒ izboljšati kakovost prevoza šolskih otrok s sodobnimi, udobnimi, okolju prijaznimi šolskimi vozili/kombiji na električni pogon;
- ⇒ zmanjšati stroške vzdrževanja in energentov šolskega voznega parka (zmanjšati stroške izvajanja šolskih prevozov), saj bodo novi kombiji na električni pogon zaradi svoje energetske učinkovitosti in sodobne zasnove omogočili manjšo porabo energije in nižje stroške vzdrževanja;
- ⇒ zagotoviti varnejši, zanesljivejši, učinkovitejši, okolju prijaznejši in ekonomsko vzdržnejši sistem šolskih prevozov;
- ⇒ zagotoviti boljše delovne pogoje za voznike šolskih kombijev, saj električni kombiji nudijo sodobnejše, bolj ergonomске delovne pogoje za voznike, kar prispeva k večji varnosti in udobju pri delu;
- ⇒ zmanjšati emisije TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, trdih delcev (PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>) in hrupa ter posledično izboljšati kakovost zraka, saj bodo kombiji na električni pogon občutno zmanjšali emisije škodljivih plinov in trdnih delcev ter raven hrupa, kar bo prispevalo k čistejšemu zraku in boljšemu bivalnemu okolju;

- ⇒ izboljšati zdravje in kvaliteto življenja (dobro počutje) vseh občanov, saj z zmanjšanjem emisij škodljivih plinov in trdnih delcev v zrak in hrupa se izboljšajo pogoji za življenje, kar pa vpliva na zmanjšanje kroničnih obolenj, izboljšanje mentalnega zdravja in splošnega počutja občanov;
- ⇒ pomladiti vozni park posamezne osnovne šole;
- ⇒ s prehodom na okolju prijaznejši prevoz šolskih otrok dvigniti družbeno ozaveščenost in prispevati k družbeni spremembi, predvsem o pomenu trajnostne mobilnosti, varovanja okolja in odgovornega ravnanja z naravnimi viri;
- ⇒ spodbuditi trajnostni življenjski slog občanov in odgovorno mobilnost;
- ⇒ spodbuditi trajnostno mobilnost in povečati delež trajnostnih prometnih načrtov s povečanjem deleža trajnostnih oblik prevoza v strukturi dnevne mobilnosti;
- ⇒ zagotoviti celostno dostopnost (enakovredno, varno in udobno uporabo) za vse uporabnike, predvsem osnovnošolske otroke, in tudi ranljive skupine, saj bodo novi kombiji na električni pogon opremljeni z rešitvami, ki omogočajo celostno dostopnost, vključno s prilagoditvami za osebe z omejeno mobilnostjo;
- ⇒ zmanjšati emisije v prometu (zmanjšati porabo fosilnih goriv, emisije TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> ...) ter tako izboljšati kakovost zraka v občini, kar bo vplivalo tudi na samo izboljšanje zdravja okolja;
- ⇒ povečanje operativne učinkovitosti in zanesljivosti storitev prevoza šolskih otrok preko zmanjšanja pogostosti okvar ter okrepitev točnosti voženj, kar bo povečalo zaupanje uporabnikov;
- ⇒ podpreti lokalne, regijske, državne in evropske strateške cilje za zmanjšanje ogljičnega odtisa in razvoj energetske učinkovitih oblik mobilnosti;
- ⇒ povečati socialno vključenost (npr. bolj varen dostop do izobraževanja);
- ⇒ povečati energetske učinkovitost javnega sektorja;
- ⇒ prispevati k trajnostnim mobilnostnim rešitvam, ki so skladne z razvojnimi strategijami in politikami občine, regije, države in EU;

## **3.2 Usklajenost projekta z razvojnimi strategijami in politikami**

### **3.2.1 Usklajenost projekta z občinskimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi**

#### **Načrt razvojnih programov Občine Ajdovščina**

---

Projekt je skladen/usklajen z občinskimi razvojnimi potrebami, strategijami, politikami, dokumenti in programi ter je bil s potrditvijo DIIP januarja 2026, vključen v Načrt razvojnih programov Občine Ajdovščina ter v Proračunu Občine Ajdovščina za obdobje trajanja projekta. S potrditvijo tega dokumenta se bo v NRP Občine Ajdovščina in Proračunu Občine Ajdovščina spremenilo oziroma uskladilo podatke s podatki iz tega dokumenta.

#### **Strategija razvoja Občine Ajdovščina do 2030**

---

Strategija razvoja občine je temeljni dolgoročni planski dokument in predstavlja osnovo za njen gospodarski, prostorski in družbeni razvoj. Razvoj občine je v preteklih desetletjih opredeljevala industrija. Občina in njene dejavnosti so z njo doživljale vzpone, pa tudi padce ob težavah večine gospodarskih stebrov. Zato je občina danes pred pomembnim izzivom: bolj kot kadarkoli prej potrebujemo jasno odločitev, kako zastaviti bodoči razvoj. Občina Ajdovščina so namreč njeni ljudje, gospodarstvo in okolje, ki si želijo gospodarsko močne občine, s kvalitetnimi delovnimi mesti, ki bo nudila vso potrebno infrastrukturo za kvalitetno bivanje. Osnova za razvoj visoke bivanjske kvalitete je ravno geografski položaj, pestro naravno in kulturno okolje. Vizija Občine Ajdovščina je »Občina Ajdovščina bo leta 2030 prepoznavno, učinkovito, konkurenčno, zeleno in življenju prijazno gospodarsko, politično in kulturno središče Vipavske doline z visoko bivanjsko kvaliteto v mestu in na podeželju.« Vizijo bo občina uresničevala preko 5 razvojnih priorit.

Izvedba projekta bo neposredno prispevala k zasledovanju ciljev razvojne prioritete 2 »Trajnostna« (Trajnostna in učinkovita raba naravnih virov, varovanje okolja, prilagajanje na podnebne spremembe in nizkoogljična družba), in sicer neposredno zasleduje Cilj 3: Spodbujanje trajnostne mobilnosti, ukrepa uvedba in širitev sistema izposoje koles ter uvedba vozil na alternativni pogon. Poleg tega pa bo posredno pripomogla tudi k zasledovanju ciljev razvojen prioritete 3 »Družbeno odgovorna« (Vključujoča, zdrava, aktivna, kulturna in na znanju temelječa družba), in sicer cilja 2: Kakovostni programi in storitve na področju vzgoje in izobraževanja, športa, kulture, zdravstva, starejših, mladine in drugih ranljivih skupin ter tudi cilja 3: Zagotovljena ustrezna infrastruktura na področju vzgoje in izobraževanja, športa, kulture, zdravstva, starejših, mladine in drugih ranljivih skupin (ukrep: izboljšanje infrastrukturnih pogojev za izvajanje dejavnosti). Projekt pa bo posredno prispeval tudi k zasledovanju ciljev razvojen prioritete Konkurenčna in Prepoznana. Projekt je usklajen s strateškimi cilji in vizijo Strategije razvoja Občine Ajdovščina do leta 2030, saj krepi dostopnost do izobraževanja in osnovnih družbenih storitev, podpira trajnostno mobilnost in okolju prijazne rešitve, prispeva k varnejšemu in bolj vključujočemu bivalnemu okolju, ter odraža prioriteto družbeno odgovorne občine, ki želi izboljšati kakovost življenja za ranljive skupine, vključno z otroki.

### Občinska celostna prometna strategija Občine Ajdovščina 2025 (OCPS)

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Ajdovščina je strateški dokument, sprejet s ciljem celostnega in trajnostnega upravljanja prometa na območju občine. Strategija vključuje analizo prometnega stanja, vizijo in ukrepe, ki naslavljajo ključna področja prometa: hojo, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet in mirujoči promet. Vizija OCPS Občine Ajdovščina je »Občina Ajdovščina sledi celoviti prometni preobrazbi, ki podpira nadaljnji družbeni in gospodarski razvoj skupnega prostora. To bo dosegla s celostnim prostorskim načrtovanjem v mestu in na podeželju, z učinkovitimi prometnimi povezavami tako znotraj občine kot z večjimi notranjimi in čezmejnimi središči ter z razumevanjem in vključevanjem različnih potreb. S spodbujanjem okolju prijaznih in zdravju koristnih potovalnih navad bomo krepili kakovostno življenje v varni, privlačni, zeleni in povezani skupnosti.« Med strateškimi prioritetami so tudi spodbujanje okolju prijaznih in zdravju koristnih potovalnih navad ter izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti in kakovosti življenja. Ključni cilji OCPS so:

1. vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
2. izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti
3. odgovornost in spoštovanje na vseh področjih
4. večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
5. mrežna povezanost ruralnega in mestnega okolja in sodobna infrastruktura
6. bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
7. znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
8. izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti
9. okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Že iz navedenega vidimo, da projekt neposredno prispeva k doseganju skoraj vseh zgoraj navedenih ciljev OCPS. Projekt se popolnoma ujema s cilji in ukrepi strateškega dokumenta OCPS 2025 Občine Ajdovščina, saj prispeva k:

- trajnostni mobilnosti s spodbujanjem okolju prijaznih načinov prevoza (OCPS močno izpostavlja spodbujanje okolju prijaznih in zdravju koristnih načinov potovanja, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa, ter zmanjšanje uporabe motornega prometa; projekt spodbuja uporabo nizkoogljičnih vozil, zmanjšuje emisije iz individualnega transporta otrok ter dopolnjuje strategijo trajnostnega pristopa k mobilnosti; kljub temu, da kombiji na električni pogon niso aktivni način mobilnosti kot npr. hoja ali kolesarjenje, kot električna vozila pa zmanjšujejo negativne vplive motornega prometa in se zato ujemajo s cilji trajnostnega prometnega sistema, ki ga strategija zasleduje);
- izboljšanju prometne varnosti, zlasti otok in ranljivih skupin (OCPS v ospredje postavlja pomen varnosti, predvsem za ranljive skupine, kar vključuje šolske poti in okolje okoli šol; projekt organiziranega šolskega prevoza s kombiji na električni pogon zmanjšuje število individualnih voženj z osebnimi vozili, lahko vodi do manjšega tveganja prometnih nesreč ter izboljšuje varnost otrok na poti v šolo in iz nje; s tem projekt neposredno zasleduje cilj povečati varnost ranljivih udeležencev v prometu);

- povečanju dostopnosti do mobilnostih storitev (OCPS med cilji izpostavlja povečanje dostopnosti prometa za vse prebivalce občine, vključno z izboljšanjem povezav znotraj občine in z večjimi središči; kombiji na električni pogon za šolski prevoz omogočajo dostopnost do izobraževanja za vse otroke, ne glede na lokacijo, lajšajo dostopnost javnih storitev v območjih, kjer ni dobro razvit javni prevoz, ter prispevajo k bolj vključujočemu prometnemu sistemu; s tem je projekt usklajen s strateškim ciljem vzpostaviti prometni sistem, ki je dostopen, varen in prilagojen potrebam prebivalcev);
- zmanjšanju negativnih vplivov prometa (OCPS poudarja ukrepe za zmanjšanje obremenitev mestnega središča in prometnih tokov, kar vključuje tudi zmanjšanje okoljskih vplivov; nakup kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok bo prispeval k zmanjševanju lokalnih emisij škodljivih plinov in trdnih delcev ter hrupa v primerjavi z vozili z notranjim izgorevanjem ter bo tako pripomogel k bolj čistemu in zdravemu okolju v občini; s tem je projekt usklajen s splošnimi cilji OCPS vezanimi na trajnostni in okolju prijazen prometni sistem).

Iz vsega navedenega vidimo, da je izvedba projekta usklajena z OCPS Občine Ajdovščina.

### Akcijski načrt za trajnostno energijo in podnebne spremembe za Občino Ajdovščina (SECAP)

Akcijski načrt za trajnostno energijo in podnebne spremembe za Občino Ajdovščina (SECAP) je bil izdelan in sprejet v januarju 2022. Občina Ajdovščina kot pilotna občina sodeluje z Goriško lokalno energetske agencijo (GOLEA), ki je pridobila EU sredstva v okviru Programa Interreg Slovenija–Italija za projekt »Podpora energetskim in klimatskim politikam–SECAP«. Dolgoročni cilj Občine Ajdovščina do leta 2030 je zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> na 40,7% v zgradbah in napravah ter vozilih v njeni lasti, kamor sodijo tudi kombiji za šolske prevoze, in s tem prilagajanje na podnebne spremembe. V okviru Akcijskega načrta so bile določene aktivnosti in ukrepi za doseganje dolgoročnega cilja po posameznih sektorjih. Ukrepi blaženja se osredotočajo na vzroke klimatskih sprememb in vplivajo na zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (npr. CO<sub>2</sub>), kar ima globalen vpliv ter dolgoročno vpliva na podnebje zaradi odpornosti atmosfere. Za sektor prometa, in sicer za občinski vozni park, kamor sodi tudi vozni park namenjen šolskim prevozom, so predvideni trije ukrepi, in sicer:

- posodobitev voznega parka Občine Ajdovščina z nakupom energetske učinkovitih električnih vozil;
- povečanje deleža obnovljivih virov energije v občinskem voznem parku s spodbujanjem razvoja polnilne infrastrukture in energetske učinkovitosti vozil; ter
- uvajanje sistemov upravljanja z energijo za občinski vozni park.

Projekt je neposredno usklajen z ukrepom posodobitev voznega parka Občine Ajdovščina, kamor sodijo tudi vozila namenjena šolskim prevozom, ki jih Občina Ajdovščina kot lastnica preda v upravljanje osnovnošolskim javnim zavodom. Projekt podpira ukrepe za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in za prilagajanje lokalnega okolja na podnebne spremembe. Zamenjava obstoječih vozil z brezemisijskimi kombiji oziroma kombiji na električni pogon za izvajanje javne službe šolskih prevozov prispeva k zmanjšanju izpustov v prometu in predstavlja neposredno izvedbeno podporo občinskim podnebnim in energetskim usmeritvam.

#### 3.2.2 Usklajenost projekta z drugimi razvojnimi strategijami, politikami, dokumenti in programi v regiji, Sloveniji in EU

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

## Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS2030)

SRS2030 je krovni razvojni dokument Republike Slovenije, ki temelji na usmeritvah Vizije razvoja Slovenije 2050, razvojnem izhodišču in mednarodnih zavezah Slovenije ter trendih in izzivih na regionalni, državni, evropski in globalni ravni. Le-ta vključuje tudi cilje trajnostnega razvoja za uresničevanje globalnega razvojnega načrta Agende za trajnostni razvoj do leta 2030, ki je bila sprejeta v okviru OZN (Agenda 2030). Osrednji strateški cilj SRS 2030: Slovenija, država kakovostnega življenja za vse, t.j. zagotoviti kakovostno življenje za vse, ki se ga bo uresničilo z uravnoveženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. S petimi strateškimi usmeritvami in dvanajstimi medsebojno povezanimi razvojnimi cilji postavlja nova dolgoročna razvojna strategija temelje razvoja Slovenije. Z vključevanjem ciljev trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov pa Slovenijo uvršča med države, ki so prepoznale pomen globalne odgovornosti do okolja in družbe. SRS2030 opredeljuje 5 strateških usmeritev, ki bodo pripomogle k višji kakovosti življenja ljudi:

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

Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe. Že iz navedenega vidimo, da bomo z izvedbo projekta, prispevali k doseganju osrednjega cilja SRS2030. Projekt bo tako pripomogle k neposrednemu in posrednemu doseganju naslednjih razvojnih ciljev SRS2030: zdravo in aktivno življenje, znanje in spretnosti za kakovostno življenje in delo, dostojno življenje za vse, trajnostno upravljanje naravnih virov ter učinkovito upravljanje in kakovostne javne storitve. Projekt nakupa kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok je v več ključnih razsežnostih skladen s SRS2030, saj omogoča enak dostop do izobraževanja in storitev za vse skupine prebivalstva, izboljšuje varnost, dostopnost in mobilnost otrok, prispeva k trajnostnemu in zdravemu življenju skupnosti, podpira zmanjšanje emisij škodljivih plinov in trdnih delcev ter podpira prehod na nizkoogljiva prevozna sredstva. Vzpostavlja pa tudi sodelovanje med javnimi in lokalnimi deležniki, kar povečuje učinkovitost upravljanja. Občina Ajdovščina bo z izvedbo projekta zasledovala navedene cilje iz SRS2030, saj iz vsega navedenega vidimo, da so cilji projekta skladni z razvojnimi prioritetami in cilji SRS2030.

## Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS2050)

SPRS2050 je strateški prostorski akt, ki ga je 28.06.2023 z resolucijo sprejel Državni zbor RS in je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 72/23 (Resolucija o strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050–ReSPRS2050). Pripravo SPRS2050 je vodilo Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direktorat za prostor in graditev.

SPRS2050 podpira razvojno paradigmo prostorske kohezije, s katero se zagotavlja uravnovežen, skladen in trajnosten razvoj vseh območij v državi z upoštevanjem in rabo njihovih endogenih prostorskih potencialov (virov). Prostorska kohezija povezuje tri razsežnosti prostora: fizično, gospodarsko in socialno-kulturno. Uveljavlja prostorski pristop na vseh ravneh načrtovanja. Poudarja potrebo po sodelovanju deležnikov in državljanov ter njihovo aktivno vključevanje v participativnem procesu urejanja prostora z namenom krepitev prostorske učinkovitosti, kakovosti prostora in prostorske identitete. V okviru SPRS2050 je opredeljenih 5 strateških ciljev, in sicer:

1. Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralno družbo
2. Doseči mednarodno konkurenčnost slovenskih mest
3. Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih
4. Okrepiti prostorsko identiteto
5. Izboljšati odpornost in prilagodljivost prostora na spremembe

Z zasledovanjem navedenih ciljev naj bi se krepila prostorska učinkovitost rabe virov, povezanost prostora, konkurenčnost posameznih območij in skladen regionalni razvoj, izboljšala naj bi se prostorska kakovost, tj. kakovost bivalnega in naravnega okolja, dostopnost stanovanj, storitev in spodbujalo naj bi se socialno vključenost. Prispevalo

pa naj bi se tudi k krepitvi prostorske identitete s krepitvijo lokalnega znanja, pripadnosti in vizije skupnosti ter s krepitvijo prepoznavnosti Slovenije kot države z visoko kakovostjo ohranjenih naravnih in kulturnih prvin krajine. Uresničevanje strateških ciljev SPRS2050 naj bi posledično prispevalo k uresničevanju ciljev SRS2030. Osrednja vizija SPRS2050 je moderna in trajnostna ureditev prostora, ki omogoča kakovostno življenje prebivalcev ob racionalni rabi virov in zaščiti narave.

SPRS 2050 posebej naslavlja trajnostno mobilnost kot pomemben element prostorskega razvoja, saj ima promet neposreden vpliv na kakovost prostora in okolja, enak dostop do storitev (izobraževanje, socialne storitve) in teritorialno kohezijo in razvoj regij. Strategija poudarja tudi policentrični razvoj urbanih območij in izboljšano povezanost med urbano in podeželsko Slovenijo – kar je bistveno za dostopnost storitev, kot je šolski prevoz.

Izvedba projekta prispeva k uresničevanju strateškega cilja 3 »Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih«, katerega namen je ustvariti privlačna, zelena, okoljsko kakovostna, zdrava in varna mesta in druga naselja«. Projekt zasleduje usmeritve za razvoj prostorskega razvoja in mobilnosti, in sicer zasleduje cilje in vizijo »trajnostne rabe prostora in okolja«, saj prispeva k boljši kakovosti zraka, zmanjšanju negativnih okoljskih vplivov prometa ter k racionalnemu in trajnostnemu premikanju po prostoru, kar prispeva k varovanju naravnega okolja. Poleg tega prispeva tudi k »teritorialni koheziji in mobilnosti«, saj prispeva k izboljšanju dostopa do izobraževanja v razpršenih naseljih, prispeva k večji mobilnosti podeželskih skupnosti in podpira policentrično prostorsko ureditev. Poleg tega pa projekt prispeva k »integriranemu prostorsko razvojnemu pristopu«, ki združuje različne politike (trajnostni transport, dostop do izobraževanja in lokalno infrastrukturo). Iz vsega navedenega vidimo, da projekt zasleduje vizijo in cilje SPRS2050.

### Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 je ključni dokument na področju razvoja prometa, ki je bil sprejet leta 2015. S sprejetjem tega dokumenta je RS začrtala smer razvoja prometa po vzoru drugih evropskih držav. Ročnost večine ukrepov v Strategiji je do leta 2030. V njej so prikazani tudi nekateri nujni ukrepi po tem letu, ker je to zahtevala celovitost prikaza obravnavane problematike. Leta 2016 pa sta Vlada RS in Državni zbor RS sprejela Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Uradni list RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22-ZCPN). S tem sta bila prvič v samostojni Sloveniji sprejeta nujna in ključna dokumenta za uspešen razvoj prometa v naši državi. Strategija je prvi dokument, ki prometni sistem obravnava celovito, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo.

Evropska komisija je leta 2011 sprejela Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu oziroma t.i. Belo knjigo, ki obsega pobude s ciljem izgraditi konkurenčen transportni sistem, ki bo povečal mobilnost ter odpravil ovire na ključnih področjih. Novi načrt evropskega prometnega območja je namenjen povečanju mobilnosti in nadaljnjemu povezovanju evropskih prometnih omrežij. Dokument še naprej krepi skrb za varovanje okolja in postavlja naslednje cilje na področju zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov na splošno na področju prometa:

- ⇒ do leta 2030 zahteva 20% zmanjšanje pod raven leta 2008,
- ⇒ do leta 2050 zahteva vsaj 70 % zmanjšanje pod raven leta 2008.

Bela knjiga postavlja tudi naslednje mejnike:

- ⇒ do leta 2030: prepoloviti uporabo avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu in vzpostaviti logistiko brez CO<sub>2</sub>,
- ⇒ do leta 2050: odprava avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestih.

Predvideni ukrepi za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo in spremembo prometnih vzorcev na področju potniškega in tovornega prometa so usmerjeni v krepitev gospodarske konkurenčnosti in zaposlovanja. Načrt se osredotoča na mestni in medmestni promet ter potovanja na dolge razdalje. V mestih bodo prisotna manjša lažja specializirana vozila za potnike, ki bodo na alternativne pogone in goriva ter bodo uporabljala nove tehnologije.

Strategija ugotavlja, da je s stališča gospodarnosti nujno, da morajo projekti slediti ukrepom iz strategije, predvsem pa morajo rešitve temeljiti na stvarnih problemih in preverljivih potrebah. Priprava in sam izbor ustreznega projekta morata biti utemeljena z analizo stroškov in koristi ob upoštevanju okoljskih omejitev.

Vizija prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s cilji: izboljšati mobilnost in dostopnost, izboljšati oskrbo gospodarstva, izboljšati prometno varnost in varovanje, zmanjšati porabo energije, zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev in zmanjšati okoljske obremenitve. Izvedba projekta je usklajena z vizijo in s strategijo, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- ⇒ izboljšati mobilnost in dostopnost (projekt neposredno prispeva k temu cilju, saj predlaga dostopen, organiziran, varen in okolju prijazen šolski prevoz, s poudarkom na otrocih in družinah, ki bi sicer imeli slabšo mobilnost);
- ⇒ zmanjšati porabo energije in okoljskih obremenitev (projekt neposredno prispeva k zmanjšanju uporabe fosilnih goriv, zmanjšanju emisij TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub> ter prispeva k čistejšemu zraku in nižjim okoljskim obremenitvam);
- ⇒ zmanjšati stroške za uporabnike in upravljavce (projekt bo neposredno prispeval k zmanjšanju stroškov obratovanja, kar je prikazano tudi v poglavju 6.7 tega dokumenta, saj bodo upravljavci zaradi zamenjave obstoječih kombijev na dizelski pogon s kombiji na električni pogon imeli prihranke na stroških obratovanja glede na obstoječe stanje);
- ⇒ podpreti trajnostne oblike mobilnosti/promocija trajnostne mobilnosti (uvedba kombijev na električni pogon za organiziran prevoz šolskih otrok se v tem kontekstu lahko šteje kot dopolnjevanje obstoječega javnega potniškega sistema, še posebej v manj gosto poseljenih ali ruralnih območjih, kjer je klasični javni prevoz težje vzdrževati; s tem se povečuje spekter trajnostnih mobilnostnih rešitev);
- ⇒ povečati prometno varnost in socialno vključenost (strategija izrecno izpostavlja pomen varnejšega in bolj dostopnega prevoza za ranljive skupine, kar vključuje tudi otroke in starejše; projekt z vidika varnega in organiziranega prevoza otrok prispeva k boljši prometni varnosti ter socialni vključenosti).

Vse navedeno se bo z izvedbo projekta pripomoglo doseči. Projekt nakupa kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok sledi usmeritvam strategije za razvoj prometa.

### **Nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN)**

---

Nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN) je strateški dokument Slovenije, ki določa, kako bomo dosegli cilje razogljičenja, večje energetske učinkovitosti in večje uporabe obnovljivih virov do leta 2030. Glavni cilji so zmanjšanje emisije toplogrednih plinov, povečanje deleža obnovljivih virov energije, povečanje energetske učinkovitosti, zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv in razvoj trajnostne mobilnosti. Projekt prispeva k doseganju teh ciljev, saj kombiji na električni pogon nimajo izpustov CO<sub>2</sub> pri uporabi in s tem prispevajo k zmanjšanju emisij dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) in prašnih delcev (PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>), kar izboljšuje kakovost zraka. Vozila na električni pogon pa so tudi energetske učinkovitejša od vozil na dizelski pogon. Z nabavo kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev se bo povečalo učinkovitost prometa ter nadgradilo vozni park posameznega upravljavca s sodobnimi in okolju prijaznimi, brezemisijskimi vozili. Projekt bo sledil ciljem NEPN in zmanjševanju emisij TGP.

### **Evropski zeleni dogovor (EU Green Deal)**

---

Projekt nakupa električnih kombijev za prevoz šolskih otrok je vsebinsko in strateško usklajen z Evropskim zelenim dogovorom (EU Green Deal), ki predstavlja krovno razvojno strategijo EU za prehod v podnebno nevtraln, trajnostno in krožno gospodarstvo do leta 2050. Projekt je usklajen s predmetno strategijo EU Green Deal, saj:

- ⇒ prispeva k zmanjšanju emisij in razogljičenju prometa  
Evropski zeleni dogovor določa cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za najmanj 55% do leta 2030 in popolno podnebno nevtralnost do leta 2050. Promet je eden ključnih sektorjev za doseganje teh ciljev. Z zamenjavo obstoječih kombijev na dizelski pogon s kombiji na električni pogon bo projekt vplival na zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in drugih onesnaževal v prometu, nadomestilo se bo vozila na fosilni pogon z nizkoogljično alternativo ter tako prispevalo k razogljičenju lokalnega prometa. S tem se bo neposredno podpiralo cilje EU Green Deal na področju trajnostne mobilnosti.
- ⇒ spodbuja elektrifikacijo ter čiste in trajnostne mobilnost

Evropski zeleni dogovor poudarja prehod na čisto, pametno in dostopno mobilnost. Poseben poudarek je na elektrifikaciji voznega parka in zmanjšanju odvisnosti od fosilnih goriv. Projekt uvaja električno mobilnost v javne storitve (šolski prevoz), prispeva k razvoju trajnostnih prometnih rešitev na lokalni ravni ter podpira prehod na okolju prijaznejše prometne sisteme.

- ⇒ izboljšuje kakovost okolja in zdravje prebivalcev  
Eden ključnih ciljev Evropskega zelenega dogovora je izboljšanje kakovosti zraka in zdravja prebivalcev. Z uvedbo kombijev na električni pogon zmanjšuje lokalno onesnaženost zraka (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>), zmanjšuje hrup v naseljih in okolici šol ter tako prispeva k bolj zdravemu bivalnemu okolju za otroke in širšo skupnost.
- ⇒ podpira vključujoč in pravičen zeleni prehod  
EU Green Deal poudarja tudi pravičen in vključujoč prehod, ki ne sme zapostaviti nobene skupine prebivalstva. Z izvedbo projekta se bo izboljšalo dostop do izobraževanja za otroke iz oddaljenih območij, zmanjšalo socialne razlike v dostopu do mobilnosti ter tako zagotovilo varno in organizirano mobilnost za ranljive skupine (otroci) v okviru šolskih prevozov.

Iz vsega navedenega vidimo, da predmetni projekt zasleduje ukrepe in cilje strategije EU Green Deal, tj. Evropskega zelenega dogovor. Nakup novih brezemisijev kombijev oziroma kombijev na električni pogon za šolske prevoze pomeni konkreten ukrep prehoda na čistejšo mobilnost na lokalni ravni in podpira cilj postopnega preoblikovanja prometnega sistema v okoljsko vzdržnejšo obliko.

### Strategija za trajnostno in pametno mobilnost

Projekt nakupa električnih kombijev za prevoz šolskih otrok je usklajen s Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost, ki predstavlja ključni okvir Evropske unije za preoblikovanje prometnega sistema v trajnostnega, pametnega in odpornega do leta 2050. Projekt je usklajen strategijo, saj:

- ⇒ prispeva k razogljičenju prometnega sektorja  
Strategija določa cilj 90% zmanjšanja emisij iz prometa do leta 2050, kar zahteva pospešeno uvajanje nizkoogljičnih tehnologij, vključno z elektrifikacijo vozil. Z izvedbo projekta se uvaja električna vozila kot okolju prijazno alternativo, zmanjšuje emisije toplogrednih plinov in onesnaževal ter tako prispeva k razogljičenju lokalnega prometnega sistema.
- ⇒ spodbuja uvajanje čiste mobilnosti in brezemisijevih vozil  
Strategija spodbuja širitev uporabe brezemisijevih vozil in razvoj infrastrukture za alternativna goriva. Z izvedbo projekta se uvaja brezemisijev voznik park za javno storitev (šolski prevoz), spodbuja prehod na električno mobilnost na lokalni ravni ter tako prispeva k uresničevanju cilja povečanja deleža vozil brez emisij.
- ⇒ prispeva k dostopni in vključujoči mobilnosti  
Eden ključnih ciljev strategije je zagotoviti dostopno, cenovno ugodno in vključujočo mobilnost za vse prebivalce, ne glede na lokacijo ali socialni status. Z izvedbo projekta se izboljšuje dostop do izobraževanja za otroke iz oddaljenih območij, zmanjšuje mobilnostne neenakosti ter tako zagotavlja varno in organizirano mobilnost za ranljive skupine.
- ⇒ povečuje prometno varnost šolskih otrok  
Strategija podpira vizijo nič smrtnih žrtev na cestah in izboljšanje varnosti v prometu. Z izvedbo projekta se zmanjšuje število individualnih voženj otrok, povečuje nadzorovan in organiziran prevoz ter tako prispeva k večji varnosti na šolskih poteh.
- ⇒ prispeva k razvoju pametnih in integriranih mobilnostnih rešitvam  
Strategija spodbuja razvoj pametnih, integriranih in multimodalnih prometnih rešitev. Izvedba projekta podpira razvoj trajnostnega in pametnega prometnega sistema, saj omogoča boljšo organizacijo lokalne mobilnosti ter predstavlja osnovo za nadaljnji razvoj integriranih mobilnostnih storitev.

Projekt predstavlja konkreten lokalni prispevek k uresničevanju evropskih ciljev trajnostne mobilnosti in prehoda v nizkoogljično družbo. Z nakupom brezemisijevih vozil, tj. kombijev na električni pogon za izvajanje javne službe šolskih prevozov, prispeva k razogljičenju prometnega sektorja, spodbuja uvajanje brezemisijevih vozil, izboljšuje

dostopnost in socialno vključenost, povečuje prometno varnost ter podpira razvoj trajnostnega in pametnega prometnega sistema.

### **Uredba (EU) 2021/1119 (Evropska podnebna pravila)**

---

Projekt nakupa kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok je usklajen z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999, znano kot Evropska podnebna pravila, ki vzpostavlja pravno zavezujoč okvir za doseganje podnebne nevtralnosti Evropske unije do leta 2050 ter vmesni cilj zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov za najmanj 55% do leta 2030. Projekt je usklajen z Uredbo (EU) 2021/1119, saj:

- ⇒ prispeva k podnebni nevtralnosti z zmanjševanjem emisij toplogrednih plinov  
Uredba določa, da morajo vse politike in ukrepi EU ter držav članic prispevati k cilju podnebne nevtralnosti. Promet je eden ključnih sektorjev, kjer so potrebni ukrepi za zmanjšanje emisij. Projekt uvaja električna vozila kot nizkoogljično alternativo, zmanjšuje emisije CO<sub>2</sub> v lokalnem prometu ter tako prispeva k dolgoročnemu cilju razogljičenja prometnega sektorja. S tem projekt podpira sistemski prehod v podnebno nevtralno družbo.
- ⇒ podpira doseganje ciljev do leta 2030 in 2050  
Evropska podnebna pravila določajo vmesni cilj zmanjšanja emisij do leta 2030. Ukrepi v prometu so ključni za doseganje tega cilja. Z nakupom kombijev na električni pogon v okviru projekta se nadomešča vozila na fosilna goriva, zmanjšuje emisije toplogrednih plinov na prevožen kilometer ter tako prispeva k kumulativnemu zmanjšanju emisij na lokalni in nacionalni ravni.
- ⇒ vključuje podnebne cilje v načrtovanje javnih storitev (načelo vključevanja podnebnih ciljev v politike)  
Uredba poudarja, da je treba podnebne cilje vključevati v vse politike in projekte. Projekt vključuje podnebne vidike v načrtovanje javne storitve (šolski prevoz), združuje cilje mobilnosti, socialne vključenosti in varstva okolja ter tako predstavlja primer integriranega pristopa k trajnostnemu razvoju.
- ⇒ prispeva k odpornosti na podnebne spremembe s krepitvijo trajnostnega in nizkoogljičnega razvoja prometnega sistema  
Evropska podnebna pravila poleg zmanjševanja emisij poudarjajo tudi prilagajanje na podnebne spremembe. Projekt prispeva k zmanjšanju emisij in izboljšanju kakovosti okolja, kar bo prispevalo k zmanjšanju okoljskih pritiskov, podpiralo razvoj trajnostne in odporne lokalne infrastrukture mobilnosti ter izboljšalo pogoje bivanja za prihodnje generacije.

Projekt prispeva k dolgoročnemu cilju podnebne nevtralnosti Evropske unije in k postopnemu zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in ostalih onesnaževal zraka v prometnem sektorju. Zamenjava obstoječih vozil dizelskih vozil, emisijskega razreda EURO V in VI, z novimi brezemisijskimi vozili predstavlja ukrep zmanjševanja emisij na lokalni ravni, podpira doseganje podnebnih ciljev EUR, vključuje podnebne cilje v načrtovanje javnih storitev ter krepiti trajnostni in nizkoogljični razvoj prometnega sistema.

### **Direktiva (EU) 2019/1161 (Spodbujanje čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz)**

---

Projekt nakupa kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok je skladen z Direktivo (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019, ki spreminja Direktivo 2009/33/ES ter določa okvir za spodbujanje čistih in energetske učinkovitih vozil v javnem naročanju. Projekt je usklajen z Direktivo (EU) 2019/1161, saj:

- ⇒ spodbuja uporabo čistih vozil v javnem sektorju  
Direktiva uvaja obvezne cilje za delež čistih vozil pri javnih naročilih in naročilih storitev cestnega prevoza. Namen je pospešiti prehod na nizko- in brezemisijska vozila. Projekt predvideva nakup kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok, ki sodijo med čista vozila v skladu z direktivo, ter tako neposredno prispeva k doseganju nacionalnih ciljev glede deleža čistih vozil v javnih naročilih in predstavlja primer dobre prakse javnega naročanja na področju trajnostne mobilnosti.
- ⇒ prispeva k zmanjševanju emisij in vplivov na okolje

Direktiva poudarja zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v prometu kot ključni cilj. Projekt prispeva k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> ter lokalna onesnaževala (NO<sub>x</sub>, PM), k izboljšanju kakovosti zraka, zlasti v okolici šol in naselij, ter podpira okoljske cilje EU na področju prometa.

- ⇒ prispeva k izboljšanju energetske učinkovitosti voznega parka  
Direktiva spodbuja izbiro vozil z boljšo energetsko učinkovitostjo skozi celoten življenjski cikel. Izvedba projekta prispeva k povečanju energetske učinkovitosti voznega parka občine za prevoz šolskih otrok, saj električni kombiji dosegajo višjo energetsko učinkovitost v primerjavi z vozili z motorjem z notranjim izgorevanjem, zmanjšujejo stroške energije in obratovanja ter tako prispevajo k učinkovitejši rabi virov v javnih storitvah.
- ⇒ podpira vlogo javnega sektorja pri zelenem prevodu  
Direktiva poudarja, da mora javni sektor delovati kot vodilni zgled pri prehodu na čista vozila. Z izvedbo projekta se bo uporabilo javna sredstva za trajnostno naložbo v mobilnost, spodbujalo rast trga električnih vozil in inovativnih rešitev ter s tem prispevalo k širši transformaciji prometnega sistema.

Projekt nakupa električnih kombijev za prevoz šolskih otrok je v visoki meri usklajen z Direktivo (EU) 2019/1161, saj prispeva k povečanju deleža čistih vozil v javnem sektorju, zmanjšuje okoljske vplive prometa, izboljšuje energetsko učinkovitost voznega parka ter podpira vlogo javnega sektorja pri zelenem prehodu. Projekt neposredno podpira izvajanje evropske zakonodaje na področju trajnostne mobilnosti in predstavlja konkreten korak k razogljičenju javnega prevoza.

### Program evropske kohezijske politike za obdobje 2021-2027 v Sloveniji (PEKP21-27)

Evropska kohezijska politika je glavna naložbena politika EU. Z njeno pomočjo smo v Sloveniji uresničili že številne projekte, ki so bistveno prispevali k hitrejšemu razvoju naše države. V obdobju hitrih sprememb, ki jih narekuje zelena in digitalna preobnova, so za Slovenijo ključnega pomena ukrepi v smeri večje odpornosti gospodarstva in družbe, izkoriščanja novih priložnosti ter pospešitve prehoda v visoko produktivno, nizkoogljično in krožno gospodarstvo, s končnim ciljem kakovostnega življenja za vse. Ključni izzivi Slovenije, ki jih bomo naslovili s sredstvi evropske kohezijske politike, so pospeševanje rasti produktivnosti, pospeševanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo, vključujoč družbeni razvoj in medgeneracijska solidarnost, ter pravičen prehod na podnebno nevtralno in krožno gospodarstvo. Slovenija bo v finančnem obdobju 2021-2027 zasledovala 6 ciljev politik in v tem okviru 10 prednostnih nalog. Cilji politik (CP) so:

- ⇒ CP1: Konkurenčnejša in pametnejša Evropa s spodbujanjem inovativne in pametne gospodarske preobrazbe ter regionalne povezanosti na področju IKT.
- ⇒ CP2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti.
- ⇒ CP3: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti.
- ⇒ CP4: Bolj socialna in vključujoča Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic.
- ⇒ CP5: Evropa, ki je bližje državljanom, in sicer s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja vseh vrst območij ter lokalnih pobud
- ⇒ CP 6: Evropa za pravičen prehod

Projekt nakupa kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok je skladen predvsem s prednostnimi nalogami, ki podpirajo trajnostno urbano mobilnost (spodbujanje prevoza z nizkimi emisijami v mestnih in podeželskih okoljih), trajnostno regionalno mobilnost in povezanost (krepitev dostopa do mobilnostnih storitev za ranljive skupine in izboljšanje povezanosti na regijski ravni) ter zeleno preobrazbo in podnebno nevtralnost (zmanjšanje emisij iz prometa kot del ciljev nizkoogljičnega razvoja). Te prioritete omogočajo, da se projekt obravnava kot trajnostna naložba v prevoz otrok s čisto mobilnostjo (električna vozila zmanjšujejo emisije CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub> in prispevajo k podnebnim ciljem EU). Projekt bo neposredno prispeval k doseganju ciljev politike 2 (CP2): Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih

sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti, in sicer prednostne naloge 4 (PN4): Trajnostna mobilnost, specifičnega cilja RSO2.8: Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika. Nakup električnih vozil (kombijev) za prevoz šolskih otrok v okviru specifičnega cilja RSO2.8 pa se navezuje tudi na druge aktivnosti iz drugih specifičnih ciljev PEKP21-27:

- RSO2.2 »Spodbujanje energetske učinkovitosti in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov«: Nakup vozil (kombijev) na električni pogon prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju energetske učinkovitosti v prometu, kar je skladno s cilji tega specifičnega cilja.
- RSO2.6 »Spodbujanje prehoda na krožno gospodarstvo«: Kombiji na električni pogon spodbujajo krožno gospodarstvo, saj so del sodobnih tehnoloških rešitev, ki vključujejo možnost remonta, nadgradnje in reciklaže baterij ter drugih delov. Z vzpostavitvijo sistemov za ponovno uporabo baterij (npr. za stacionarno shranjevanje energije) po koncu življenjske dobe kombija se podaljša vrednostni krog produktov, s čimer dodatno podpirajo sistemske spremembe v smeri krožnega gospodarstva.
- RSO2.7 »Spodbujanje biotske raznovrstnosti, zelene infrastrukture v urbanem okolju in zmanjšanje onesnaženja«: Z uvedbo kombijev na električni pogon se zmanjšuje onesnaženost zraka in hrupa v mestnih središčih, kar prispeva k izboljšanju kakovosti urbanega okolja in spodbuja razvoj zelene infrastrukture ter varuje biotsko raznovrstnost v mestih.

Iz vsega navedenega vidimo, da projekt zasleduje ciljne politike in je usklajen z PEKP 21-27.

### Regionalni razvojni program (RRP) Severne Primorske (Goriške) razvojne regije 2021-2027

RRP Severne Primorske (Goriške) razvojne regije za obdobje 2021-2027 predvideva kot ključni strateški razvojni cilj regije »povečati razvitost regije v primerjavi z regijami KRZS ter razvojno dohitevati evropske in obmejne, italijanske regije«. Razvojni cilji regije oziroma razvojne prioritete regije so: Regija za ljudi, Bolj pametna regija, Bolj zelena regija, Bolj povezana regija – dostopna, trajnostno mobilna, notranje povezana in vpeta v mednarodne povezave, ter Učinkovito upravljanje razvoja regije. Razvojna specializacija Severne Primorske (Goriške) razvojne regije, kot je opredeljena v RRP, poudarja sinergijo med družbenimi in naravnimi dejavniki ter trajnostno izrabo prostora.

Projekt je usklajen z razvojno prioriteto »Bolj povezana regija«, katere cilj je izboljšati dostopnost regije in zagotoviti večjo povezljivost znotraj regije in odprtost navzven, v čezmejni in evropski prostor ter hkrati okrepiti trajnostno naravnost, uvajati nove pametne rešitve za upravljanje prometa in inovativne rešitve, ki bodo prispevale k boljši mobilnosti ter zeleni rasti. V okviru te prioritete posebno pozornost namenjamo izboljšanju mobilnosti in regionalne IKT-povezljivosti. Projekt je usklajen z ukrepom 5.4.3 »Uvajanje novih storitev, povezanega načrtovanja in upravljanja prometa ter krepitve trajnostne mobilnosti«, katerega namen je zmanjšati število avtomobilov na prebivalca regije ter uporabo avtomobila za vsakodnevno mobilnost in s tem zmanjšati obremenjevanje okolja. Hkrati se s trajnostno mobilnostjo spodbuja tudi bolj zdrav način življenja, izboljša se dostopnost do storitev splošnega pomena ter izboljša dostopnost za ranljive skupine. Projekt se neposredno ujema s to prioriteto, saj spodbuja pristop trajnostnega prevoza, znižanje emisij škodljivih plinov, emisij trdni delcev in okoljskih obremenitev ter povečanje dostopa do mobilnosti v ruralnih območjih regije, ki je energetske učinkovita in okolju prijazna. Poleg tega pa bo izvedba projekta posredno pripomogla k zasledovanju ciljev tudi drugih razvojnih prioritet, saj bo izboljšala dostop do izobraževanja, krepila socialno vključenost in regionalno povezanost ter prispevala k okoljski in infrastrukturni strategiji regije, ki spodbuja učinkovito in nizkoogljico mobilnost.

**Glede na navedeno vidimo, da je projekt usklajen z občinskimi, regionalnimi, državnimi ter EU strateškimi razvojnimi cilji, strategijami, politikami in programi ter uresničuje javni interes na področju trajnostne mobilnosti in prilaganja na podnebne spremembe tako na občinski, regionalni, državni in EU ravni.**

## 4 PREDSTAVITEV IN OPIS SCENARIJEV IZVEDBE PROJEKTA TER IZBOR OPTIMALNEGA SCENARIJA IZVEDBE

### 4.1 Predstavitev in opis scenarija »z investicijo« v primerjavi z alternativo »brez investicije« in/ali minimalno alternativo

#### 4.1.1 Scenarij »brez investicije«

Tabela 3: Predstavitev scenarija »brez investicije«.

Scenarij »brez investicije«	Investicija se ne bo izvedla
Vrsta posega	ohranitev obstoječega stanja
Tehnični vidik	Stanje ostaja nespremenjeno. Ne bo se izvedlo nakupa 5ih kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok.
Vsebinski vidik	Scenarij »brez investicije« ne izboljšuje trenutnega stanja in obstoječe problematike se le še povečujejo. 4je osnovnošolski javni zavodi bodo še vedno izvajali prevoz šolskih otrok v dotrajanih dizelskih kombijih, ki dosegajo že visoko povprečno starost in že prehajajo v fazo intenzivnega poslabšanja, kar se odraža v zmanjšanju zanesljivosti, povečani pogostiti okvar in rastočih stroških vzdrževanja. Poraba goriva bo še vedno visoka. Vozila bodo še naprej manj udobna in varna tako za šolske otroke kot tudi za voznike. Tehnični standardi teh vozil ne ustrezajo več sodobnim okoljskim zahtevam in povzročajo znatne emisije onesnaževal zraka, še posebej PM10, PM2.5, NOx in CO2. Scenarij »brez investicije« posledično vpliva na oteženo izvajanje prevoza šolskih otrok s strani javnih osnovnošolskih zavodov.
Prednosti	Sredstva ostanejo na razpolago za druge projekte investitorja.
Slabosti	Scenarij »brez investicije« ne prispeva k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj bo količina emitiranih delcev in drugih škodljivih snovi ostala nespremenjena. Ne bodo se zmanjšali izpusti TGP ter raven hrupa, kar bo še naprej negativno vplivalo na kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine. V okviru scenarija »brez investicije« se ne bo prispevalo k družbeni spremembi, saj se ne bo spodbujalo prehoda k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti in odgovornemu ravnanju z okoljem. Ne bo se dvigovalo družbeno ozaveščenost o pomenu varovanja okolja, zmanjševanja emisij TGP in ostalih škodljivih plinov in delcev v okolje ter o izbire trajnostnih načinov prevoza. Ne bo se prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka in bivalnega okolja na območju občine. Scenarij »brez investicije«, upošteva navedeno, dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi s stroški izvedbe projekta ter ne pripomore k napredku občine.
Usklajenost s strategijami in politikami ter doseganje ciljev projekta	Scenarij »brez investicije« ni v skladu z občinskimi, regionalnimi, državnimi in EU strategijami in politikami ter ne uresničuje ciljev projekta.
Trajanje izvajanja	0 mesecev

#### 4.1.2 Scenarij »z investicijo«

Tabela 4: Predstavitev scenarija »z investicijo«.

Scenarij »z investicijo«	Nakup 5ih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev
Vrsta ukrepa	nakup 5ih kombijev na električni pogon, kategorije M1 (8+1), za prevoz šolarjev
Tehnični vidik	Scenarij »z investicijo« predvideva nakup petih (5) kombijev na električni pogon za izvajanje organiziranih šolskih prevozov učencev 4ih osnovnih šol na območju občine Ajdovščina, tj. nakup petih (5) novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1). Novi kombiji na električni pogon bodo namenjeni izključno za prevoz šolskih otrok ter bodo na obstoječih linijah šolskih prevozov nadomestili obstoječa vozila/kombije emisijskega razreda EURO V (4 kombije) in VI (1 kombi). Investicija pomeni modernizacijo voznega parka posamezne osnovne šole ter postopen prehod na okolju prijaznejšo mobilnost. Novi kombiji na električni pogon bodo namenjeni izvajanju šolskih prevozov in se ne bodo uporabljali za tržne namene. V času, ko se ne bodo uporabljali

	za prevoz šolarjev, se bodo lahko uporabljali tudi za izvajanje drugih javnih nalog občine in/ali osnovne šole. Gre za investicijo, ki je v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči, saj se ne nanaša na nobeno gospodarsko dejavnost.
Vsebinski vidik	Z izvedbo projekta pod scenarijem »z investicijo« se bo posodobilo/moderniziralo vozni park 4ih osnovnih šol na območju občine Ajdovščina z nakupom novih brezemisijjskih vozil, tj. kombijev na električni pogon, ki na izpustu ne oddajajo emisij CO <sub>2</sub> in onesnaževal zunanega zraka, kot so emisije NO <sub>x</sub> ter trdih delcev PM <sub>10</sub> in PM <sub>2.5</sub> , ki bodo nadomestili obstoječe zastarele dizelske kombije z visokimi izpusti CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , delcev PM <sub>10</sub> in PM <sub>2.5</sub> . S tem se bo prispevalo k postopnemu prehodu na okolju prijaznejšo mobilnost. Scenarij »z investicijo« omogoča zanesljivejše, varnejše in okoljsko sprejemljivejše izvajanje javne službe organiziranih šolskih prevozov na območju občine.
Prednosti	Scenarij »z investicijo« prispeva k zmanjšanju onesnaženosti zraka, saj se bo zmanjšala količina emitiranih delcev in drugih škodljivih snovi. Zmanjšali se bodo izpusti TGP ter zmanjšala se bo raven hrupa, kar bo pozitivno vplivalo na kakovost zraka in bivalnega okolja na območju občine. V okviru scenarija »z investicijo« se bo prispevalo tudi k družbeni spremembi, saj se v okviru tega scenarija spodbuja prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti in odgovornemu ravnanju z okoljem. Z vidika širšega vpliva se s tem dviguje tudi družbena ozaveščenost o pomenu varovanja okolja, zmanjševanja emisij TGP in ostalih škodljivih plinov in delcev v okolje ter izbire trajnostnih načinov prevoza. Prispevalo se bo k izboljšanju kakovosti zraka in bivalnega okolja na območju občine. Scenarij »z investicijo« občini in prebivalcem prinaša mnoge koristi, ki se kažejo na dolgi rok in jih je težko ustrezno ovrednotiti, saj ima večina teh koristi indirektnen vpliv na blagostanje prebivalstva ter razvoj občine. Le-ta nedvomno pripomore k napredku občine ter je zato družbeno ekonomsko upravičena.
Slabosti	Angažiranje finančnih sredstev investitorja za izvedbo projekta.
Usklajenost s strategijami in politikami ter doseganje ciljev projekta	Scenarij »z investicijo« omogoča doseganje zastavljenih ciljev in razvojnih možnosti iz poglavja 3.1, ciljev Občine Ajdovščina. Le-ta predstavlja stanje, ki je usklajeno z razvojnimi strategijami in sprejetimi programi in resolucijami na občinski, regijski, državni in EU. Projekt je usklajen z občinskimi, regionalnimi, državnimi ter EU strateškimi razvojnimi cilji, strategijami, politikami in programi ter uresničuje javni interes tako na občinski, regionalni, državni in EU ravni.
Trajanje izvajanja	01/2026 (sklep o potrditvi DIIP in uvrstitev projekta v NRP) – 12/2026 (zaključek projekta)

## 4.2 Izbor optimalnega scenarija izvedbe projekta

Po primerjavi možnih scenarijev izvedbe projekta lahko zaključimo, da le scenarij »z investicijo« omogoča doseganje zastavljenih ciljev, ki so navedeni v poglavju 3.1. Primerjava scenarijev pokaže, da je scenarij »z investicijo« razvojno bolj smiseln, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno ekonomske koristi, kar upravičuje vlaganje javnih sredstev. Hkrati pa scenarij »z investicijo« uresničuje cilje in strategije razvojnih strategij in politik na občinski, regionalni, državni in EU ravni ter izpolnjuje vse zakonske zahteve. Scenarij »z investicijo« je boljši od scenarija »brez investicije«, saj je glede na trende in razvojne možnosti ter potrebe z vidika investitorja in lastnika, tj. Občine Ajdovščina, in upravljavcev, tj. OŠ Šturje, Ajdovščina, OŠ Dobravlje, OŠ Col in OŠ Otlica, veliko bolj sprejemljiv. **Scenarij »z investicijo« je boljši od scenarija »brez investicije«, saj je glede na trende in razvojne možnosti ter potrebe z vidika investitorja in upravljavcev veliko bolj sprejemljiv.** Scenarij »z investicijo« omogoča tudi uresničevanje strateških ciljev občine, regije, države in EU in je tako bolj usklajen z občinskimi, regijskimi, državnimi in EU strategijami in cilji, z veljavnimi zakonskimi predpisi in normativi kot scenarij »brez investicije«.

Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je izvedba projekta pod scenarijem »z investicijo« nujno potrebna oziroma, da scenarij »brez investicije« ne rešuje problema na dolgoročno vzdržen način ter dolgoročno prinaša mnogo več negativnih učinkov v primerjavi z investicijskimi stroški, predvidenimi v okviru scenarija »z investicijo«. **Glede na vse ugotovitve, se je za najprimernejši, optimalni scenarij izvedbe izkazal scenarij »z investicijo«, scenarij »brez investicije« pa je prepoznan kot neprimeren oziroma neustrezen.** Namreč le s pristopom k izvedbi scenarija »z investicijo« se bodo izpolnila vsa pričakovanja in zastavljeni cilji, ki so navedeni v tem dokumentu. **Zaradi navedenega v nadaljevanju tega dokumenta obravnavamo in podrobneje predstavljamo scenarij »z investicijo«, saj je optimalnejši z okoljskega, ekonomskega, družbenega in socialnega vidika kot scenarij »brez investicije«.**

## 5 OPREDELITEV VRSTE PROJEKTA TER OCENE VREDNOSTI PROJEKTA

### 5.1 Vrsta projekta

Investitor Občina Ajdovščina namerava v okviru projekta nabaviti pet (5) kombijev na električni pogon za izvajanje organiziranih šolskih prevozov učencev 4ih osnovnih šol na območju občine Ajdovščina, tj. nabaviti pet (5) novih okolju prijaznih vozil kategorije M1 z osmimi sedeži poleg sedeža voznika (8+1). Novi kombiji na električni pogon bodo namenjeni izključno za prevoz šolskih otrok ter bodo na obstoječih linijah šolskih prevozov nadomestili obstoječa vozila/kombije emisijskega razreda EURO V (4 kombije) in VI (1 kombi). Investicija pomeni modernizacijo voznega parka posamezne osnovne šole ter postopen prehod na okolju prijaznejšo mobilnost. Novi kombiji na električni pogon bodo namenjeni izvajanju šolskih prevozov in se ne bodo uporabljali za tržne namene. V času, ko se ne bodo uporabljali za prevoz šolarjev, se bodo lahko uporabljali tudi za izvajanje drugih javnih nalog občine in/ali osnovne šole.

Tehnični podatki posameznega električnega kombiniranega vozila z upoštevanjem okoljskih vidikov

OSNOVNE ZAHTEVE	
Vrsta vozila	ново električno vozilo
Barva vozila	bela barva
Gorivo	električna energija
Kategorija vozila	M1
Število sedežev	8+1
MOTOR IN MENJALNIK	
Vrsta pogona	popolnoma električno vozilo, pogon 4x4
Moč motorja - skupna	minimalno 150 kW
Vrsta menjalnika	samodejni
Največji navor (Nm/min-1)	minimalno 400 Nm
Kapaciteta baterije	minimalno 70 kWh baterija
Poraba elektrike	največ 28 kWh/100 km (kombinirana vožnja)
Emisije CO <sub>2</sub> (g/km)	0
Doseg po WLTP	minimalno 300 km (kombinirana vožnja)
Tip karoserije	podaljšana medosna razdalja
OPREMA	
VARNOST IN ZAŠČITA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ABS Sistem proti blokiranju koles</li> <li>- elektronski nadzor stabilnosti</li> <li>- sistem proti zdrsu gnanih koles</li> <li>- sistem za pomoč pri zaviranju v sili</li> <li>- varnostna zračna blazina za voznika in sovoznika</li> <li>- stranske zračne varnostne blazine v potniškem prostoru</li> <li>- točkovni varnostni pasovi zadaj in spredaj</li> <li>- sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah</li> <li>- sistem za ohranjanje vozila na voznem pasu</li> <li>- samodejna zatemnitev snopa visokih luči</li> <li>- sistem za preprečevanje naleta s funkcijo prepoznavanja vozila, pešcev in kolesarjev</li> <li>- start, stop sistem</li> <li>- sistem za prepoznavanje utrujenosti voznika</li> <li>- sistem za prepoznavo prometnih znakov</li> <li>- E-call klic v sili</li> </ul>
NOTRANJOST	<ul style="list-style-type: none"> <li>- električno odpiranje in zapiranje voznikovega stekla z zaščito proti priprtju</li> <li>- servo volan nastavljen po višini in globini</li> <li>- volanski obroč s stikali avdio naprav</li> <li>- voznikov sedež nastavljen po višini in naklonu</li> <li>- sovoznikov sedež nastavljen po višini in naklonu</li> <li>- gumi talne obloge</li> <li>- strešne letve</li> </ul>

ZUNANJOST	<ul style="list-style-type: none"> <li>- električno nastavljiva, ogrevana in avtomatsko zložljiva zunanja ogledala</li> <li>- LED sprednje luči in dnevne luči</li> <li>- prednje in zadnje meglenke</li> <li>- dodatne zimske pnevmatike na jeklenih platiščih</li> <li>- zadnja dvizna vrata</li> <li>- desna drsna vrata</li> </ul>
TEHNOLOGIJA IN UDOBJE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- samodejna klimatska naprava</li> <li>- dodatna klimatska naprava zadaj</li> <li>- daljinsko centralno zaklepanje</li> <li>- Bluetooth sistem z zvočnim prepoznavanjem</li> <li>- DAB radio</li> <li>- tempomat</li> <li>- sistem za pomoč pri parkiranju z zvočnim opozorilom (spredaj, zadaj) – park senzori</li> <li>- polnilni kabel</li> </ul>
<b>OSTALE ZAHTEVE</b>	
Priprava vozila	
Komplet prve pomoči	
Varnostni trikotnik	
Dobavljeno vozilo mora biti novo, dobavljeno najkasneje 6 mesecev po podpisu pogodbe. Tehnično brezhibno in homologirano, kar dobavitelj izkaže s predloženo izjavo o ustreznosti in tehnični brezhibnosti vozila (homologacijo) ob dobavi vozila.	
V primeru servisiranja – popravila v splošnem garancijskem roku, daljšega od 3 delovnih dni, je/bo potrebno zagotoviti brezplačno nadomestno vozilo – enakovredno vozilo oziroma vozilo istega razreda, za celoten čas trajanja servisnih del. Zagotoviti je/bo potrebno zamenjavo vozila za novo enakovredno vozilo v primeru, da sam ali njegov pooblaščen servis ob okvari v splošnem roku napake ne zna ali ne more odpraviti v roku 45 dni od prejema vozila v popravilo.	
Ponujeno vozilo mora ustrezati zahtevam Javnega poziva za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev (oznaka: JP VPPŠ-2025).	
<b>ROK DOBAVE, DOKUMENTACIJA IN PREVZEM VOZILA</b>	
ROK DOBAVE	Vozilo mora biti dobavljeno najkasneje v roku 6 mesecev po podpisu pogodbe.
ZAHTEVANA DOKUMENTACIJA OB DOBAVI VOZILA	Vsa dokumentacija mora biti v slovenskem jeziku.
	Servisna knjižica.
	Homologacijski dokument.
	Račun z vsemi podatki, potrebnimi za registracijo.
PREVZEM VOZILA	Prevzem vozila se bo opravil na lokaciji naročnika.
	Dobava se bo štela za pravilno izvršeno, ko bo predmet javnega naročila, vključno s celotno pripadajočo dokumentacijo, prevzet in ko bo podpisan primopredajni zapisnik o prevzemu vozila.

Poleg navedenih tehničnih podatkov posameznega električnega kombiniranega vozila z upoštevanjem okoljskih vidikov se bo v okviru javnega naročila od ponudnikov zahtevalo, da bo posamezno vozilo odgovarjalo vsem tehničnim predpisom, normativom in standardom, ki veljajo za tovrstna vozila v Republiki Sloveniji in v EU, da ustreza deklariranim tehničnim navedbam ter kvaliteti in zahtevam naročnika iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila in mednarodnim predpisom. Upoštewane bodo vse temeljne okoljske zahteve naročnika v skladu z določili Uredbe o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17, 64/19, 121/21 in 132/23). Minimalen splošni garancijski rok bo 4 leta od dneva prve registracije vozila, garancijski rok za baterije pa najmanj 8 let ob ohranitvi najmanj 70% kapacitete. Rok dodatne garancije proti prerjavenju nosilne konstrukcije bo najmanj 12 let. Zagotovilo se bo, da bo v Sloveniji pooblaščen servis, usposobljen za vzdrževanje ponujenega vozila. Zaposleni na pooblaščenem servisu bodo morali biti ustrezno usposobljeni za vzdrževanje tovrstnega vozila. Ponudniki bodo morali tudi zagotavljati originalne nadomestne dela za dobavljeno vozilo za čas trajanja garancije oziroma vsaj še 10 let po prvi registraciji.

Po izvedenem prevzemu in registraciji novih kombijev na električni pogon, namenjenih prevozu šolskih otrok oziroma šolskim prevozom, bo investitor/lastnik Občina Ajdovščina le-te predala v upravljanje:

- ⇒ OŠ Dobravlje (2 kombija na električni pogon)
- ⇒ OŠ Šturje, Ajdovščina (1 kombi na električni pogon)
- ⇒ OŠ Col (1 kombi na električni pogon)
- ⇒ OŠ Otlica (1 kombi na električni pogon)

Po predaji v upravljanje pa bo Občina Ajdovščina stare kombije, ki so bili predmet zamenjave, izločila iz prometa.

## 5.2 Vrednost projekta

### 5.2.1 Navedba osnov in izhodišč za oceno vrednosti projekta

Osnove za izračun vrednosti projekta so bile naslednje:

⇒ **Investicijski stroški projekta zajemajo:**

⇒ **stroške investicije**, ki zajemajo:

⇒ stroške nakupa šolskih kombijev na električni pogon 5 kos, ki so dobljeni na podlagi prejete informativne ponudbe, 02/2026;

⇒ **stroške storitev zunanjih izvajalcev**, ki zajemajo:

⇒ stroške izdelave investicijske dokumentacije (NIP), ki so dobljeni na podlagi prejetih ponudb in izdane naročilnice; ter

⇒ stroške ostale dokumentacije in storitev (stroške registracije, prometne dovoljenja, cestnih dajatev, zavarovanja ipd.), ki so dobljeni na podlagi ocene s strani strokovnih služb občine in dejanskih cen na trgu;

⇒ **stroške davka na dodano vrednost (DDV)**, ki je za občino nepovračljiv.

⇒ Kot **upravičene stroške projekta** smo upoštevali stroške, ki so bili upravičeni v okviru Javnega poziva Borzena »JP VPPŠ-2025«. Upoštevali smo:

⇒ stroške investicije, in sicer nakupa šolskih kombijev na električni pogon (5 kos) v celoti;

⇒ strošek davka na dodano vrednost (DDV) na predhodno navedene upravičene stroške.

⇒ Kot **neupravičene stroške projekta** smo upoštevali:

⇒ stroške storitev zunanjih izvajalcev v celoti, ter

⇒ strošek davka na dodano vrednost (DDV) na predhodno navedene neupravičene stroške.

⇒ V izračunu je upoštevan in posebej prikazan 22,0% DDV za vsa dela, ki so predmet obdavčitve v skladu z Zakonom o davku na dodano vrednost (ZDDV-1) (Uradni list RS, št. št. 13/11–UPB, 18/11, 78/11, 38/12, 83/12, 86/14, 90/15, 77/18, 59/19, 72/19, 196/21–ZDOsk, 3/22, 29/22–ZUOPDCE, 40/23–ZDavPR-B, 122/23 in 104/24). DDV je za občino nepovračljiv in predstavlja investicijski strošek projekta.

⇒ Dinamika nastajanja investicijskih stroškov je opredeljena na podlagi predvidenega časovnega načrta, ki je predstavljen v poglavju 6.3.1 tega dokumenta. Predstavitev dinamike nastajanja investicijskih stroškov po tekočih cenah je predstavljena v poglavju 6.3.2 tega dokumenta.

⇒ Predračunske cene so na ravni: Marec 2026 (03/2026).

⇒ Preračun vrednosti projekta iz stalnih cen v tekoče cene:

⇒ za vsa dela oziroma vse stroške, za katere so že prejete in potrjene ponudbe ter sklenjene pogodbe oziroma izdane naročilnice, se je upoštevalo, da so stalne cene enake tekočim cenam;

⇒ za vsa ostala dela oziroma vse ostale stroške, za katere še niso bile sklenjene pogodbe oziroma izdane naročilnice in bodo predvidoma nastali v letu 2026, se je upoštevalo, da so stalne cene enake tekočim cenam, saj je obdobje od določitve investicijskih stroškov po stalnih cenah (ravne cen: 03/2026) do zaključka investicijskega ciklusa projekta (12/2026) manj kot eno leto, zato skladno z UEM se vrednoti prikazuje samo v stalnih cenah;

⇒ iz vsega zgoraj navedenega sledi, da je **vrednost projekta po stalnih cenah enaka vrednosti projekta po tekočih cenah.**

### 5.2.2 Vrednost projekta po stalnih cenah

Vrednost projekta oziroma višina investicijskih stroškov po stalnih cenah znaša 266.531,25 EUR brez DDV oziroma 323.283,15 EUR z DDV.

Tabela 5: Vrednost projekta po stalnih cenah, 03/2026, v EUR.

Vrsta stroška (stalne cene: 03/2026)		VREDNOST PROJEKTA po stalnih cenah		
		v EUR brez DDV	22% DDV	v EUR z DDV
1	Stroški nakupa šolskih kombijev na električni pogon (5 kos)	255.863,25 €	56.289,90 €	312.153,15 €
<b>A=1</b>	<b>STROŠKI INVESTICIJE</b>	<b>255.863,25 €</b>	<b>56.289,90 €</b>	<b>312.153,15 €</b>
2	Stroški izdelave investicijske dokumentacije	2.100,00 €	462,00 €	2.562,00 €
3	Stroški ostale dokumentacije in storitev (stroški registracije, prometne dovoljenja, cestnih dajatev, zavarovanja itd.)	8.568,00 €	- €	8.568,00 €
<b>B=2+3</b>	<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>10.668,00 €</b>	<b>462,00 €</b>	<b>11.130,00 €</b>
<b>C=A+B</b>	<b>VREDNOST PROJEKTA po STALNIH cenah</b>	<b>266.531,25 €</b>	<b>56.751,90 €</b>	<b>323.283,15 €</b>

### 5.2.3 Vrednost projekta po tekočih cenah

Vrednost projekta oziroma višina investicijskih stroškov po tekočih cenah znaša 266.531,25 EUR brez DDV oziroma 323.283,15 EUR z DDV. Skupna višina upravičenih stroškov projekta znaša 312.153,15 EUR.

Tabela 6: Vrednost projekta po tekočih cenah, v EUR.

Vrsta stroška (tekoče cene)	VREDNOST PROJEKTA po tekočih cenah			UPRAVIČENI STROŠKI			NEUPRAVIČENI STROŠKI		
	v EUR brez DDV	22% DDV	v EUR z DDV	v EUR brez DDV	22% DDV	v EUR z DDV	v EUR brez DDV	22% DDV	v EUR z DDV
1 Stroški nakupa šolskih kombijev na električni pogon (5 kos)	255.863,25 €	56.289,90 €	312.153,15 €	255.863,25 €	56.289,90 €	312.153,15 €	- €	- €	- €
<b>A=1 STROŠKI INVESTICIJE</b>	<b>255.863,25 €</b>	<b>56.289,90 €</b>	<b>312.153,15 €</b>	<b>255.863,25 €</b>	<b>56.289,90 €</b>	<b>312.153,15 €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
2 Stroški izdelave investicijske dokumentacije	2.100,00 €	462,00 €	2.562,00 €	- €	- €	- €	2.100,00 €	462,00 €	2.562,00 €
3 Stroški ostale dokumentacije in storitev (stroški registracije, prometne dovoljenja, cestnih dajatev, zavarovanja itd.)	8.568,00 €	- €	8.568,00 €	- €	- €	- €	8.568,00 €	- €	8.568,00 €
<b>B=2+3 STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>10.668,00 €</b>	<b>462,00 €</b>	<b>11.130,00 €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>10.668,00 €</b>	<b>462,00 €</b>	<b>11.130,00 €</b>
<b>C=A+B VREDNOST PROJEKTA po TEKOČIH cenah</b>	<b>266.531,25 €</b>	<b>56.751,90 €</b>	<b>323.283,15 €</b>	<b>255.863,25 €</b>	<b>56.289,90 €</b>	<b>312.153,15 €</b>	<b>10.668,00 €</b>	<b>462,00 €</b>	<b>11.130,00 €</b>

Kot že predhodno navedeno, je vrednost projekta po stalnih cenah enaka vrednosti projekta po tekočih cenah, saj je obdobje od določitve investicijskih stroškov po stalnih cenah (ravne cen: 03/2026) do zaključka investicijskega ciklusa projekta (12/2026) manj kot eno leto, zato skladno z UEM se vrednoti prikazuje samo v stalnih cenah.

## 6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

### 6.1 Strokovne podlage ter predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije

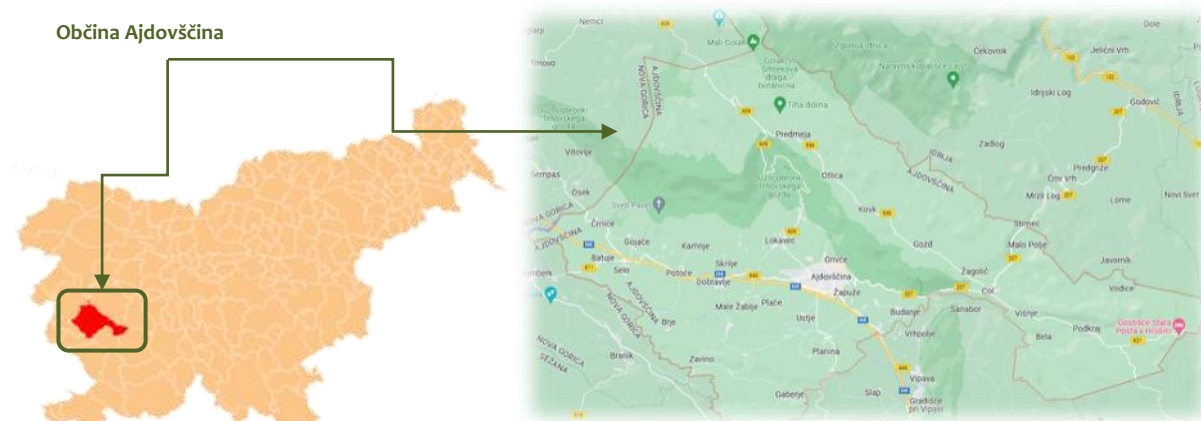
Pri izdelavi noveliranega investicijskega programa (NIP) so bile upoštevane naslednje **osnove oziroma izhodišča**:

- ⇒ Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP): Nakup šolskih kombijev, ki je bil januarja 2026 pripravlján s strani Občine Ajdovščina.
- ⇒ Javni poziv za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev (oznaka: JP VPPŠ-2025), ki ga je Borzen objavil dne 30.05.2025, s spremembami javnega poziva (Uradni list RS, št. 39/25, 88/25 in 16/26).
- ⇒ Ponudba št. 07163/829/2166/2/ podjetja Avto Batič d.o.o. z dne 03.02.2026.

### 6.2 Opis lokacije

država	Slovenija
kohezijska regija	Kohezijska regija zahodna Slovenija (KRZS)
statistična regija	Goriška statistična regija
občina	Ajdovščina
naselje	Ajdovščina, Dobravlje, Col in Otlica
šolski okoliš	OŠ Šturje, Ajdovščina, OŠ Dobravlje, OŠ Col in OŠ Otlica

Slika 2: Prikaz makro lokacije projekta.



Vir: Wikipedija in Google zemljevid.

**Občina Ajdovščina** skladno s 4. členom Uredbe o določitvi obmejnih problemskih območij (Uradni list RS, št. št. 22/11, 97/12, 24/15, 35/17, 101/20, 112/22 in 92/24) **leži na obmejnem problemskem območju.**

Novi kombiji na električni pogon za prevoz šolskih otrok se bodo uporabljali na območju občine Ajdovščina in širše. Največ se bodo uporabljali na območju šolskih okolišev posameznega upravljavca, tj. na območju šolskega okoliša OŠ Šturje, Ajdovščina in POŠ Budanje, na območju šolskega okoliša OŠ Dobravlje in posamezne podružnične osnovne šole (POŠ Črniče, POŠ Skrilje, POŠ Vipavski Križ in POŠ Vrtovin), na območju šolskega okoliša OŠ Col in POŠ Podkraj

ter na območju šolskega okoliša OŠ Otlica. Novi kombiji na električni pogon za prevoz šolskih otrok bodo garažirani na naslovih:

- ⇒ OŠ Šturje, Ajdovščina, Bevkova ulica 22, 5270 Ajdovščina (1 kombi)
- ⇒ OŠ Dobravlje, Dobravlje 1, 5263 Dobravlje (2 kombija)
- ⇒ OŠ Col, Col 35, 5273 Col (1 kombi)
- ⇒ OŠ Otlica, Otlica 48, 5270 Ajdovščina (1 kombi)

Na navedenih naslovih se bodo nahajale tudi polnilne postaje.

## 6.3 Okvirni obseg in specifikacija stroškov s časovnim načrtom izvedbe projekta

### 6.3.1 Časovni načrt izvedbe projekta

Iz časovnega načrta izvedbe projekta je razvidno, da ima projekt v naprej določeno trajanje aktivnosti ter določen začetek in konec.

Tabela 7: Časovni načrt izvedbe projekta.

ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA / AKTIVNOSTI		Začetek	Zaključek
<b>1</b>	<b>Izdelava investicijske dokumentacije</b>	<b>01/2026</b>	<b>03/2026</b>
1.1	Izdelava in potrditev DIIP ter vključitev projekta v NRP Občine Ajdovščina	01/2026	01/2026
1.2	Izdelava in potrditev NIP	03/2026	03/2026
<b>2</b>	<b>Priprava vloge na Javni poziv Borzena (JP VPPŠ-2025)</b>	<b>03/2026</b>	<b>04/2026</b>
2.1	Priprava vloge in prijava projekta na Javni poziv Borzena	03/2026	03/2026
2.2	Pregled vloge, pridobitev Odločbe o dodelitvi nepovratnih sredstev in podpis pogodbe o sofinanciranju	03/2026	04/2026
<b>3</b>	<b>Izvedba nakupa 5ih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev</b>	<b>04/2026</b>	<b>11/2026</b>
3.1	Priprava RD in izvedba JN za izbor dobavitelja 5ih kombijev na električni pogon in podpis pogodbe z dobaviteljem	04/2026	04/2026
3.2	Dobava in prevzem 5ih kombijev na električni pogon	05/2026	11/2026
3.3	Registracija in zavarovanje novih kombijev na električni pogon	11/2026	11/2026
<b>4</b>	<b>Predaja novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev upravljavcem, tj. 4im osnovnim šolam</b>	<b>11/2026</b>	<b>12/2026</b>
<b>5</b>	<b>Zaključek projekta (zaključek financiranja in vseh aktivnosti na projektu)</b>	<b>11/2026</b>	<b>12/2026</b>

#### Ključni datumi:

- ⇒ **Projekt se je pričel** z izdelavo in potrditvijo DIIP-a ter umestitvijo projekta v NRP Občine Ajdovščina, **januarja 2026**.
- ⇒ Priprava vloge na Javni poziv Borzena (JP VPPŠ-2025), pridobitev Odločbe o dodelitvi nepovratnih sredstev ter podpis pogodbe o sofinanciranju je predvideno od marca 2026 do aprila 2026.
- ⇒ Izvedba JN na izbor dobavitelja 5ih kombijev na električni pogon je predvidena aprila 2026, ko je predviden tudi podpis pogodbe z izbranim dobaviteljem.
- ⇒ Dobava in prevzem 5ih kombijev na električni pogon je predvidena od maja 2026 do novembra 2026, ko je predvidena tudi njihova registracija in zavarovanje.
- ⇒ **Predaja novih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev upravljavcem, tj. 4im osnovnim šolam**, je predvidena **do 31.12.2026**.
- ⇒ Predviden **finančni zaključek projekta ter zaključek vseh aktivnosti** v okviru projekta je predviden najkasneje **do 31.12.2026**.

### 6.3.2 Specifikacija in dinamika nastajanja investicijskih stroškov

Specifikacija in dinamika nastajanja investicijskih stroškov je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe projekta, ki je predstavljen v poglavju 6.3.1 tega dokumenta. Vsi investicijski stroški bodo nastali v letu 2026.

Tabela 8: Specifikacija in dinamika nastajanja investicijskih stroškov, ločeno na upravičene in neupravičene stroške v okviru JP VPPŠ-2025, tekoče cene, v EUR z DDV.

Dinamika nastajanja investicijskih stroškov (ločeno na upravičene in neupravičene stroške JP VPPŠ-2025)	Leto	SKUPAJ
	2026	v EUR
Stroški nakupa šolskih kombijev na električni pogon (5 kos)	255.863,25 €	255.863,25 €
<b>STROŠKI INVESTICIJE</b>	<b>255.863,25 €</b>	<b>255.863,25 €</b>
Stroški izdelave investicijske dokumentacije	- €	- €
Stroški ostale dokumentacije in storitev (stroški registracije, prometne dovoljenja, cestnih dajatev, zavarovanja itd.)	- €	- €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
<b>DAVEK NA DODANO VREDNOST (nepovračljivi DDV)</b>	<b>56.289,90 €</b>	<b>56.289,90 €</b>
<b>UPRAVIČENI STROŠKI</b>	<b>312.153,15 €</b>	<b>312.153,15 €</b>
Stroški nakupa šolskih kombijev na električni pogon (5 kos)	- €	- €
<b>STROŠKI INVESTICIJE</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
Stroški izdelave investicijske dokumentacije	2.100,00 €	2.100,00 €
Stroški ostale dokumentacije in storitev (stroški registracije, prometne dovoljenja, cestnih dajatev, zavarovanja itd.)	8.568,00 €	8.568,00 €
<b>STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV</b>	<b>10.668,00 €</b>	<b>10.668,00 €</b>
<b>DAVEK NA DODANO VREDNOST (nepovračljivi DDV)</b>	<b>462,00 €</b>	<b>462,00 €</b>
<b>NEUPRAVIČENI STROŠKI</b>	<b>11.130,00 €</b>	<b>11.130,00 €</b>
<b>SKUPAJ INVESTICIJSKI STROŠKI</b>	<b>323.283,15 €</b>	<b>323.283,15 €</b>
<i>Delež nastajanja investicijskih stroškov po letih</i>	100,0%	100,0%

## 6.4 Varstvo okolja ter presoja vplivov projekta z opisom pomembnejših vplivov projekta z vidika okoljske sprejemljivosti ter vpliva na okoljske cilje skladno z načelo "DNSH"

### 6.4.1 Vplivi projekta na okolje in trajnostni razvoj

Evropska unija si je za doseganje podnebne nevtralnosti do leta 2050, zastavila cilj zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55% za leto 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Za uresničitev krovnega EU cilja je potrebno do leta 2030 v sektorjih, ki so zajeti v sistem trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov na območju Evropske unije, zmanjšati emisije za 62% v primerjavi z letom 2005. V sektorjih, ki niso vključeni v sistem trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov (neETS), pa je zastavljen cilj do leta 2030 zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 40% v primerjavi z letom 2005.

V Sloveniji moramo v obdobju do leta 2030 emisije toplogrednih plinov, ki izhajajo iz (neETS) sektorjev, zmanjšati za najmanj 27% glede na leto 2005. V Sloveniji je glavni vir izpustov toplogrednih plinov v sektorjih, ki niso vključeni v sistem trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov promet, saj predstavlja kar 50% vseh emisij. Sledi mu kmetijstvo s 17% ter sektorja široke rabe (stavbe) in (neETS) industrije z 12%. Sektor (neETS) energetika predstavlja okoli 5% emisij, sektor odpadki pa 4%. Na področju nacionalnih izpustov onesnažil zraka je v veljavi Uredba o nacionalnih zgornjih mejah izpustov onesnaževal zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 48/18, 44/22-ZVO-2 IN 95/24), ki

določa obveznosti zmanjšanja izpustov za nekatera onesnaževala zraka za leti 2020 in 2030 glede na leto 2005. Cilj uredbe je zagotoviti višjo kakovosti zraka, ki nima večjih negativnih vplivov na okolje in zdravje ljudi.

Cestni promet povzroča okoli petino vseh izpustov toplogrednih plinov v EU. V potniškem prometu se izpusti CO<sub>2</sub> močno razlikujejo glede na to, katero prevozno sredstvo uporabimo. Avtomobili so med glavnimi onesnaževalci, saj prispevajo kar 60,6% vseh izpustov CO<sub>2</sub> iz cestnega prometa v Evropi. Zastarela vozila/kombiji v voznem parku posameznega osnovnošolskega javnega zavoda na območju občine Ajdovščina so veliki onesnaževalci zraka s toplogrednimi plini. Plini, ki nastajajo pri izgorevanju dizelskega goriva, so človeku škodljivi in povzročajo vrsto rakavih obolenj, bolezni dihal in drugih obolenj, prav tako pa neugodno vplivajo na stanje okolja in podnebne spremembe. **Z zamenjavo klasičnih kombijev za prevoz šolskih otrok, tj. za izvajanje javne službe organiziranega šolskega prevoza, s kombiji na električni pogon se bo zmanjšalo onesnaževanje s TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> in trdnimi delci (PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>), saj vozila/kombiji na električni pogon ne povzročajo neposrednih izpustov TGP, CO<sub>2</sub> in Nox ter tudi sama emisija trdnih delcev je nižja.**

**Projekt je namenjen varovanju okolja in zmanjšanju onesnaževanja z emisijami TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, hrupom in trdnimi delci (PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>).** Z izvedbo projekta se bo prešlo na inovativne in trajnostne prometne tehnologije. Izvedba projekta pomeni tudi večjo energetske učinkovitost, saj kombiji na električni pogon za prevoz šolskih otrok porabijo manj energije na prevoženi kilometer kakor kombiji na dizelsko gorivo, dodatno pa se zmanjša poraba energentov za vožnjo z osebnimi vozili. Glede na način proizvodnje obeh energentov pa se z uvedbo kombijev na električni pogon poveča tudi raba obnovljivih virov energije, saj gre pri dizelskem gorivu v celoti za neobnovljiv vir energije.

**Investicija v nakup 5ih kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok predstavlja pomemben prispevek k zmanjšanju okoljskih obremenitev na območju občine in širše.** Kombiji na električni pogon ne povzročajo emisij pri sami vožnji, kar pomeni odsotnost izpustov dušikovih oksidov (Nox), trdnih delcev (PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>) in CO<sub>2</sub> na mestu uporabe. Posledično se izboljšuje kakovost zraka v naseljih in občini, zmanjšuje izpostavljenost prebivalcev škodljivim emisijam ter krepi varovanje zdravja. Zaradi tišjega delovanja električnih vozil se zmanjšuje tudi raven hrupa v gosteje poseljenih območjih in v okolici osnovnih šol, kar **pozitivno vpliva na bivanjsko okolje in splošno kakovost življenja.**

Pri načrtovanju projekta je **upoštevano načelo, da onesnaževalec krije povzročeno škodo (načelo onesnaževalec plača).** Prehod na električni pogon zmanjšuje stroške, ki nastajajo zaradi lokalnega onesnaževanja zraka, hrupa in emisij TGP. Stroški povezani z okoljsko degradacijo se znižujejo, saj projekt zmanjšuje vplive, ki bi sicer zahtevali sanacijske ukrepe ali dodatne javne izdatke na področju zdravstva in infrastrukture. Projekt sledi usmeritvam evropske in državne politike, ki spodbujata zmanjševanje izpustov iz prometa ter prispeva k uvajanju okoljsko sprejemljivih oblik mobilnosti.

**Vpliv projekta na rabo prostora je zanemarljiv, saj njegova izvedba ne zahteva novih posegov v prostor.** Obstoječa prometna, komunalna in energetska infrastruktura se uporablja brez dodatnega obremenjevanja okolja. Polnilna infrastruktura bo umeščena ob stavbe upravljavcev oziroma bo umeščena v že vzpostavljene prometno tehnične sklope in ne bo povzročala dodatnega posega v prostor. S tem je zagotovljena učinkovita raba prostora, saj tehnološka nadgradnja voznega parka posameznega upravljavca poteka znotraj obstoječih kapacitet brez potrebe po širitvah in novogradnjah.

Projekt **pozitivno vpliva tudi na sam trajnostni razvoj,** saj se bo omogočilo izboljšanje dostopnosti do storitev prevoza šolskih otrok pri posameznem upravljavcu (ne glede na funkcionalno oviranost). Projekt **prispeva tudi k trajnostnemu razvoju družbe,** saj združuje okoljske, ekonomske, družbene in socialne koristi. Kombiji na električni pogon bodo zmanjševali porabo fosilnih goriv in emisij TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>, kar bo prispevalo k doseganju občinskih, regionalnih, državnih in evropskih podnebnih ciljev. V ekonomskem pogledu bo projekt zmanjševal stroške vzdrževanja in obratovanja, povečal učinkovito porabo energije ter zmanjšal odvisnost od nestabilnih cen fosilnih goriv. V socialnem pogledu pa bo projekt prispeval k izboljšanju delovnih pogojev voznikov šolskih kombijev,

dostopnost do prevoza za vse šolske otroke v posameznem šolskem okolju ter ustvaril pogoje za varnejšo in zanesljivejšo mobilnost šolskih otrok.

Na podlagi predstavljenih dejavnikov je projekt okoljsko sprejemljiv, prostorsko učinkovit, razvojno skladen in trajnostno naravnan. Izvedba projekta prinaša dolgoročne koristi za prebivalce, upravljavce novih kombijev na električni pogon ter širšo skupnost.

#### 6.4.2 Prispevek projekta k uporabi »načela, da se ne škoduje bistveno« (DNSH)

Skladno z Uredbo (EU) št. 2019/2088 je potrebno pri izvedbi projekta in v njegovi življenjski dobi zasledovati šest okoljskih ciljev, in sicer:

1. blažitev podnebnih sprememb,
2. prilagajanje podnebnim spremembam,
3. trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov,
4. prehod na krožno gospodarstvo,
5. preprečevanje in nadzor onesnaževanja ter
6. varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

Pri tem se mora projekt izvajati v sledu z načelom »ne škoduje bistveno«, skladno s Tehničnimi smernicami za uporabo »načela, da se ne škoduje bistveno« v skladu z uredbo o vzpostavitvi mehanizma za okrevanje in odpornost (2021/C 58/01).

Skladno z določili Uredbe (EU) št. 2020/852 je predlagani **projekt trajnostno naravnan in oblikovan po načelu, da ne prihaja do bistvene škode ter vpliva na okolje. Projekt upošteva »načelo, da se bistveno ne škoduje« (DNSH)**, kar pomeni, da se ne podpirajo ali izvajajo dejavnosti, ki bistveno škodujejo kateremu koli od okoljskih ciljev v smislu 17. člena Uredbe (EU) št. 2020/852. Pri tem se je upoštevalo tako okoljski vpliv same dejavnosti kot okoljski vpliv proizvodov in storitev, ki jih bo ta dejavnost zagotavljala, v njegovem celotnem življenjskem ciklu, pri čemer se je zlasti upoštevala izvedba/proizvodnja, uporaba in konec življenjske dobe proizvodov in storitev.

V nadaljevanju je podana ocena vpliva projekta na okoljske cilje, ki je izvedena skladno z Metodologijo o zelenem proračunskem načrtovanju (MF, avgust 2023), z namenom, da se ugotovi oziroma določi oznako projekta glede na njegov vpliv na okoljske cilje. Projekt je lahko označen kot: Ugoden, Mešan, Neugoden, Nevtralen ali Neznani.<sup>1</sup>

Ugotavljamo, da **ima projekt »Ugoden« vpliv na doseganje okoljskih ciljev**, saj ima pozitiven vpliv kar na 5 okoljskih ciljev in nevtralen vpliv (brez vpliva) na 1 okoljski cilj. Na nobeden okoljski cilj izvedba projekta nima močno negativen vpliv oziroma bistveno škodljiv vpliv.

<sup>1</sup> Vpiše se ocena na podlagi ocenjevalne lestvice:

- ⇒ +1 \_ pozitiven vpliv
- ⇒ 0 \_ kadar ni vpliva
- ⇒ -1 \_ blago negativen oziroma ne bisten vpliv
- ⇒ -2 \_ močno negativen vpliv oziroma bistveno škodljiv vpliv
- ⇒ N \_ neznan vpliv, kadar ni razpoložljivih informacij ali ni podatkov za presojo vpliva.

Ocena se dodeli posameznemu okoljskemu cilju glede na predpostavke projekta o njegove vplivu na okoljske cilje. Kadar je ocenjen vpliv na katerikoli okoljski cilj z -2 (ne glede na preostale ocene), tak projekt ne izpolnjuje načela DNSH in nadaljevanje ocenjevanja njihovega prispevka k ostalim okoljskim ciljem se lahko zaključi takoj. Projekt v tem primeru dobi takoj oceno »Neugoden«.

Dodeljene ocene pri posameznem okoljskem cilju se ne seštevajo, temveč se sledi le dodeljenim pozitivnim in negativnim ocenam. Ocena »0« ni ne pozitivna ne negativna.

Skupna oznaka projekta je lahko, da je projekt:

- ⇒ Ugoden (kadar je pri vsaj enem od okoljskih ciljev podana pozitivna ocena in ni negativne ocene za kateregakoli od preostalih okoljskih ciljev);
- ⇒ Mešan (kadar so posamezne ocene vpliva pozitivne in negativne ter pri nobenem od šestih ciljev ni podana ocena -2);
- ⇒ Neugoden (kadar je pri vsaj enem od šestih okoljskih ciljev podana ocena -2 ali je pri vsaj enem od okoljskih ciljev negativen vpliv ter ni pozitivne ocene za kateregakoli od preostalih okoljskih ciljev);
- ⇒ Nevtralen (pri vseh okoljskih ciljeh je ocena »0«);
- ⇒ Neznani (kadar ni razpoložljive informacije ali ni podatkov za presojo vpliva na kateregakoli od okoljskih ciljev)

Tabela 9: Matrika za zeleno proračunsko poročanje, tj. spoštovanje »načela, da se bistveno ne škoduje« (DNSH) z oceno vpliva projekta k doseganju okoljskih ciljev.

Oznaka projekta (ocena okoljskega vpliva projekta)		UGODEN vpliv	MEŠAN vpliv	NEUGODEN vpliv	NEVTRALEN vpliv	NEZNAN vpliv
		X				
Okoljski cilj	Vpliv	Utemeljitev				
<b>BLAŽITEV PODNEBNIH SPREMEMB</b> <i>Prispevek projekta k emisijam toplogrednih plinov (TGP).</i>	1	Projekt ne bo povzročal škodovanja okoljskemu cilju »Blážitev podnebnih sprememb« v vseh fazah njegovega življenjskega cikla, skladno s Prilogo: DNSH – Tehnična merila za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno. Projekti na področju nabave brezemisijških vozil imajo v skladu s kodo intervencije: 074 Vozni park za okolju prijazen promet, na podlagi metodologije priloge VI, 100% prispevek k podnebnim ciljem. Pri predmetnem projektu gre za nabavo brezemisijških vozil (5ih kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev), s tem pa povečanje čiste ali podnebno nevtralne mobilnosti v skladu z 10. členom uredbe EU št. 2020/852. Zamenjava klasičnih kombijev na dizelski pogon s kombiji na električni pogon bo pozitivno vplivala na blážitev podnebnih sprememb. Kombiji na električni pogon neposredno prispevajo k zmanjšanju emisij TGP, saj ne oddajajo CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> in trdni delcev PM <sub>10</sub> in PM <sub>2.5</sub> med obratovanjem. <b>Projekt v življenjski dobi bo imel na ta okoljski cilj pozitiven vpliv.</b>				
<b>PRILAGAJANJE PODNEBNIM SPREMEMBAM</b> <i>Vpliv projekta na podnebje, na trenutno in pričakovano stanje.</i>	1	Z nabavo kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev se bodo zagotavljali pogoji za trajnostno mobilnost, kar bo imelo vpliv na znižanje emisij TGP, CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> in PM <sub>2.5</sub> , znižanje emisij iz onesnaževal ter posledično pozitiven vpliv na zdravje ljudi. Kombiji na električni pogon prispevajo k zmanjšanju učinka mestnih toplotnih otokov, ki jih podnebne spremembe še dodatno stopnjujejo ter zmanjšujejo lokalne emisije trdnih delcev PM <sub>10</sub> in PM <sub>2.5</sub> , CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> in drugih onesnaževal, kar zmanjšuje tveganja za boleznih dihal v času vročinskih valov. S tem se prispeva k boljši oziroma večji odpornosti na podnebne spremembe. <b>Projekt v življenjski dobi bo imel na ta okoljski cilj pozitiven vpliv.</b>				
<b>TRAJNOSTNA RABA TER VARSTVO VODNIH IN MORSKIH VIROV</b> <i>Vpliv projekta na trajnostno rabo in varstvo vodnih in morskih virov.</i>	1	Kombiji na električni pogon nimajo klasičnega motorja z notranjim izgorevanjem, zato ni potrebe po rednem menjavanju motornih olj in tekočin, ki predstavljajo potencialni vir onesnaženja vodnih virov ob nepravilnem ravnanju ali nesrečah. Z zmanjšanjem osebnega motoriziranega prometa in posledično manj izpustov ter obrabe gum se zmanjša odtekanje mikroplastike in težkih kovin v kanalizacijo in vodotoke. Predmetni projekt ima zanemarljiv vpliv na vodne in morske vire. <b>Projekt ne bo škodil dobremu stanju ali dobremu ekološkemu potencialu vodnih teles, vključno s podtalnico in površinsko vodo. Projekt bo pozitivno vplival na ta okoljski cilj.</b> Pri nakupu brezemisijških vozil, tj. kombijev na električni pogon za prevoz šolarjev, se bo v največji meri upoštevala Direktiva (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz ter državna Uredba o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17, 64/19, 121/21, 132/23 in 43/25).				
<b>KROŽNO GOSPODARSTVO, VKLJUČNO S PREPREČEVANJEM ODPADKOV IN RECIKLIRANJEM</b> <i>Skladno projekta s konceptom krožnega gospodarstva.</i>	0	Projekt ne bo imel pomembnega predvidljivega negativnega vpliva na ta okoljski cilj ob upoštevanju neposrednih in primarnih posrednih učinkov v njegovi celotnih življenjski dobi. Kombiji na električni pogon za prevoz šolskih otrok so del sodobnih tehnoloških rešitev, ki vključujejo možnost remonta, nadgradnje in reciklaže baterij ter drugih delov, kar je v skladu z načeli krožnega gospodarstva. V vzpostavitvi sistemov za ponovno uporabo baterij (npr. za stacionarno shranjevanje energije) po koncu življenjske dobe kombija, se podaljša vrednostni krog produktov. Projekt bo zagotavljal skladnost z EU in državno zakonodajo na področju ravnanja z odpadki (npr. odpadne baterije in akumulatorji) v skladu z Direktivo 2006/66/ES o baterijah in akumulatorjih ter odpadnih baterijah in akumulatorjih, ki je v državno zakonodajo prenesena z Uredbo o ravnanju z baterijami in akumulatorji ter odpadnimi baterijami in akumulatorji (Uradni list RS, št. 3/10, 64/12, 93/12, 103/15, 84/18–ZIURKOE, 101/20, 44/22–ZVO-2 in 83/24). Pri ravnanju z izrabljenimi brezemisijškimi vozili se bo upoštevala tudi Uredba o izrabljenih vozilih (Uradni list RS, št. 32/11, 45/11–popr., 26/12, 84/18–ZIURKOE, 101/20 in 44/22–ZVO-2) ter Uredba o ravnanju z izrabljenimi gumami (Uradni list RS, št. 63/09, 84/18–ZIURKOE in 44/22–ZVO-2). <b>Projekt ne bo povzročil povečanja nastajanja, sežiganja ali odlaganja odpadkov, bistvene neučinkovitosti pri neposredni in posredni rabi naravnih virov v vseh fazah njegovega življenjskega cikla ter ne bo bistveno in dolgoročno škodoval okolju z vidika krožnega gospodarstva. Projekt ne bo vplival na ta okoljski cilj.</b>				
<b>PREPREČEVANJE IN NADZOROVANJE ONESNAŽENOSTI ZRAKA, VODE ALI TAL</b> <i>Vpliv projekta na povečanje emisij, onesnaževanje zraka, vode in tal.</i>	1	Projekt bo imel pozitiven vpliv na ta okoljski cilj ob upoštevanju neposrednih in primarnih posrednih učinkov v celotnem življenjskem ciklu projekta. Ni bilo ugotovljenih večjih tveganj za vpliv na povečanje onesnaženosti zraka, vode in tal. Zmanjšanje števila dizelskih vozil v občini neposredno zmanjšuje onesnaževanje zraka s TGP, CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , trdnimi delci (PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> ) in sajami, kar ima velik vpliv na zdravje ljudi in kakovost okolja. Manjše emisije prispevajo k zmanjšanju sekundarnih onesnaževal, kot je prizemni ozon. Električni pogon pri vozilih/kombijih bo odpravil tveganje za razlitja goriv in maziv, ki bi lahko onesnaževala tla in vode, kar pomeni da imajo manjši pritisk na okolje. Projekt ima zanemarljiv vpliv na onesnaževanje zraka, vode ali tal, saj se bo spodbujala rabo alternativnih goriv v prometu. S tem se bo zagotavljala brezemisijška mobilnost na območju občine in države. Projekt bo imel pozitiven vpliv na znižanje emisij TPG, CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , trdnih delcev, znižanje emisij iz onesnaževal ter bo posledično imel pozitiven vpliv na zdravje ljudi, še posebej v urbanih središčih. <b>Vpliv projekta na doseganje tega okoljskega cilja bo pozitiven, saj bodo vse emisije z ustreznimi preventivnimi ukrepi preprečene, kar bo pozitivno vplivalo na zdravje ljudi in okolja.</b>				
<b>VARSTVO IN OHRANJANJE BIOTSKE</b>	1	Zmanjšanje emisij TGP, CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , trdnih delcev (PM <sub>10</sub> in PM <sub>2.5</sub> ) in hrupa ugodno vpliva na mestno in primestno biodiverzitetu, saj številne živalske vrste (ptice, žuželke, male sesalce) motijo tako zračni kot zvočni onesnaževalci. Manjša bo potreba po parkirnih površinah in širitvi cest zaradi zmanjšane osebnega prometa, ker bo bolje organiziran prevoz šolskih otrok, bo omogočala več prostora za zelene površine,				

**RAZNOVRSTNOSTI  
 IN EKOSISTEMOV**

Vpliv projekta na varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

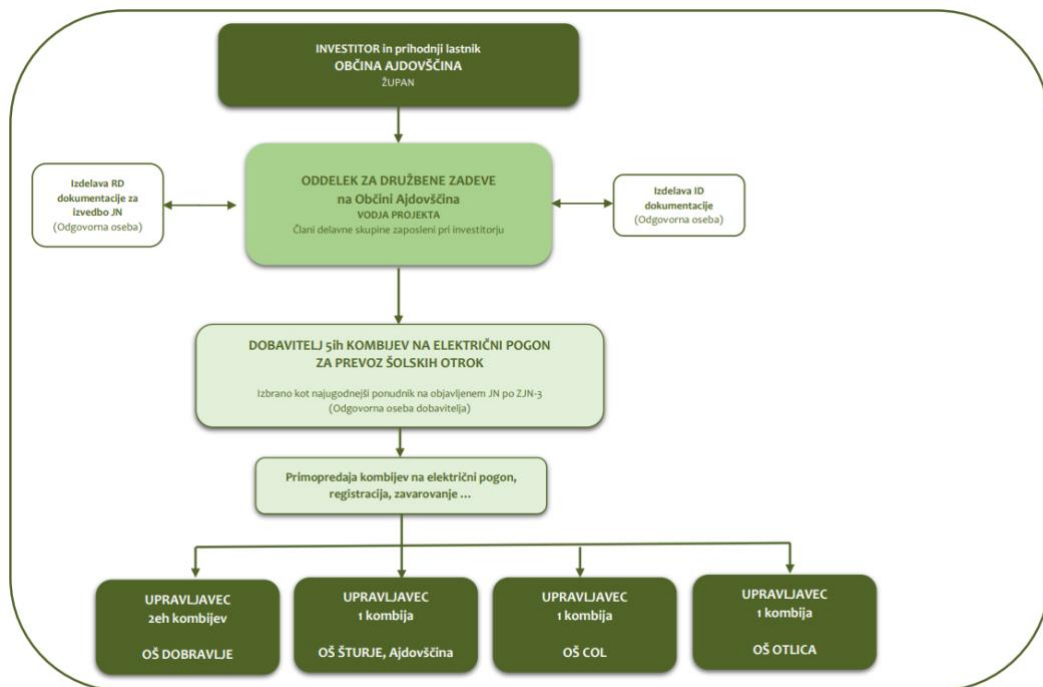
urbane habitate in trajnostno načrtovanje prostora. Manjše onesnaževanje voda in tal pomeni manjši vpliv na vodne in obvodne ekosisteme, ki so izjemno občutljivi in pogosto ogroženi. Projekt bo spodbujal rabo alternativnih goriv v prometu. S tem bo zagotovljena brezemisijska mobilnost na območju občine in države. Projekt bo imel pozitiven vpliv na znižanje emisij TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> in trdnih delcev (PM<sub>10</sub> in PM<sub>2.5</sub>), znižanje emisij iz onesnaževal ter bo s tem pozitiven vpliv na varstvo biotske raznovrstnosti in ekosistemov. Projekt ni škodljiv za dobro stanje in odpornost ekosistemov ter ni škodljiv za ohranitev statusa habitatov in vrst.

## 6.5 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo ter vpliv projekta na zaposlenost

### 6.5.1 Kadrovska organizacijska shema

Prilavo in izvedbo projekta bo vodil investitor in nosilec projekta Občina Ajdovščina v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Investitor je v preteklih letih že pridobil izkušnje pri pripravi in vodenju podobnih projektov. Izvedbo projekta bodo vodile strokovne službe investitorja, in sicer Oddelek za družbene zadeve v sodelovanju z Uradom župana na Občini Ajdovščina. Te vključujejo in bodo vključevale zunanje strokovne sodelavce pri pripravi zahtevnejše investicijske dokumentacije. Osnovni podatki o investitorju so že podani v poglavju 2.1.

Slika 3: Kadrovska organizacijska shema izvedbe projekta (organizacija izvedbe).



Za izvedbo projekta ni predvidene posebne organizacije. Investitor Občina Ajdovščina je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta. Vodenje projekta bo investitor zagotovil z lastnimi viri/kadri v okviru občinske uprave, saj že zaposluje ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo podobnih projektov. Projekt bo investitor izvajal tudi s pomočjo zunanjih sodelavcev (za izdelavo zahtevnejše investicijske dokumentacije ipd.). Ostali zunanji koordinatorji niso predvideni. Dela se bodo oddala v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3) (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22-odl. US, 100/22-ZNUZSZS, 28/23, 88/23-ZOPNN-F in 83/25-ZOUL). Finančna realizacija projekta bo potekala v skladu z Zakonom o javnih finančah (ZJF) (Uradni list RS, št. 11/11-UPB, 14/13-popr.,

101/13, 55/15-ZFisP, 96/15-ZIPRS1617, 13/18, 195/20-odl. US, 18/23-ZDU-10, 76/23, 24/25-ZFisP-1, 39/25, 85/25-ZPJS in 112/25) ter veljavnim Zakonom o izvrševanju proračunov Republike Slovenije (ZIPRS).

Pripravo, izvedbo in spremljanje projekta bo vodila strokovna/delavna skupina investitorja (Oddelek za družbene zadeve v sodelovanju z Uradom župana na Občini Ajdovščina) v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Odgovorna oseba investitorja je župan Občine Ajdovščina Tadej Beočanin. Za izvedbo projekta je in bo tudi v prihodnje zadolžen Oddelek za družbene zadeve na Občini Ajdovščina. Odgovorna vodja za izvedbo celotnega projekta je Katarina Ambrožič, vodja Oddelka za družbene zadeve na Občini Ajdovščina, ki je tudi odgovorna in kontaktna oseba za pripravo zahtevnejše investicijske dokumentacije (tega dokumenta) in vloge na javni poziv Borzena »JP VPPŠ-2025«. Odgovorni osebi za izvedbo javnega naročila sta Irena Štokelj, univ. dipl. prav., strokovna sodelavka VII/2-I ter Mateja Kokoravec, strokovna sodelavka za javna naročila, obe zaposleni v Uradu župana na Občini Ajdovščina. Odgovorna oseba za pripravo osnovnega DIIP ob uvrstitvi projekta v NRP občine je bil Patrik Močnik, višji svetovalec župana za nepremičnine, zaposlen v Uradu župana na Občini Ajdovščina.

Po zaključku projekta bo Občina Ajdovščina nove kombije na električni pogon za prevoz šolskih otrok predala v upravljanje osnovnošolskim javnim zavodom, in sicer:

- ⇒ 2 kombija OŠ Dobravlje
- ⇒ 1 kombi OŠ Šturje, Ajdovščina
- ⇒ 1 kombi OŠ Col
- ⇒ 1 kombi OŠ Otlica

Upravljalci novih kombijev na električni pogon namenjenih organiziranemu šolskemu prevozu oziroma prevozu šolskih otrok imajo ustrezne izkušnje z upravljanjem s primerljivo opremo oziroma s primerljivimi vozili. Z izvedbo projekta se kadrovska organizacijska struktura ne spreminja, saj se bo osnovnošolskim javnim zavodom le zamenjalo obstoječe kombije na dizelski pogon za prevoz šolskih otrok z novimi kombiji na električni pogon.

### 6.5.2 Vpliv projekta na zaposlenost

**Število zaposlenih bo** pri investitorju/lastniku Občini Ajdovščina ter pri upravljalcih, tj. OŠ Dobravlje, OŠ Šturje, Ajdovščina, OŠ Col in OŠ Otlica, v obeh primerih, tako pri scenariju »brez investicije« kot tudi pri scenariju »z investicijo«, **ostalo nespremenjeno. Zaradi izvedbe projekta se ne bodo pojavile potrebe po zaposlovanju dodatne delovne sile** (ni predvideno dodatno zaposlovanje ne pri Občini Ajdovščina in ne pri upravljalcih oziroma **ni predvidenih novih neposrednih delovnih mest**). Tako Občina Ajdovščina kot tudi prihodnji upravljalci bodo zagotovili izvedbo projekta ter kasneje upravljanje in vzdrževanje novih kombijev za prevoz šolskih otrok z lastnimi kadri, saj že zaposlujejo ustrezno usposobljen kader, ki že ima izkušnje z izvedbo, upravljanjem in vzdrževanjem primerljivih vozil.

## 6.6 Predvideni viri in načrt financiranja projekta

V tem poglavju podrobneje predstavljamo predvidene vire financiranja projekta ter njegovo finančno konstrukcijo. V skladu z UEM so predvideni viri financiranja projekta predstavljeni po tekočih cenah.

Viri financiranja projekta bodo zagotovljeni iz:

- ⇒ lastnih proračunskih virov **Občine Ajdovščina** v skupni višini **73.560,63 EUR** ter
- ⇒ javnih virov RS: **Nepovratne finančne spodbude iz Podnebnega sklada (Borzen)** v okviru Javnega poziva za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev (oznaka: JP VPPŠ-2025), v višini **249.722,52 EUR**.

Tabela 10: Viri in dinamika financiranja projekta po financierjih po tekočih cenah, v EUR z DDV.

Viri financiranja	Leto	SKUPAJ	
	2026	v EUR z DDV	%
Javni viri: Nepovratne finančne spodbude iz Podnebnega sklada (Borzen)	249.722,52 €	249.722,52 €	77,2%
Lastni proračunski viri: OBČINA AJDOVŠČINA	73.560,63 €	73.560,63 €	22,8%
<b>SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA</b>	<b>323.283,15 €</b>	<b>323.283,15 €</b>	<b>100,0%</b>

Tabela 11: Viri in dinamika financiranja projekta po financierjih, ločeno na upravičene in neupravičene stroške v okviru JP VPPŠ-2025, po tekočih cenah, v EUR z DDV.

Viri financiranja (ločeno na upravičene in neupravičene stroške JP VPPŠ-2025)	Leto	SKUPAJ	
	2026	v EUR z DDV	%
Javni viri: Nepovratne finančne spodbude iz Podnebnega sklada (Borzen)	249.722,52 €	249.722,52 €	77,2%
Lastni proračunski viri: OBČINA AJDOVŠČINA	62.430,63 €	62.430,63 €	19,3%
<b>Skupaj viri financiranja UPRAVIČENIH STROŠKOV</b>	<b>312.153,15 €</b>	<b>312.153,15 €</b>	<b>96,6%</b>
Javni viri: Nepovratne finančne spodbude iz Podnebnega sklada (Borzen)	- €	- €	0,0%
Lastni proračunski viri: OBČINA AJDOVŠČINA	11.130,00 €	11.130,00 €	3,4%
<b>Skupaj viri financiranja NEUPRAVIČENIH STROŠKOV</b>	<b>11.130,00 €</b>	<b>11.130,00 €</b>	<b>3,4%</b>
<b>SKUPAJ VIRI FINANCIRANJA</b>	<b>323.283,15 €</b>	<b>323.283,15 €</b>	<b>100,0%</b>

## 6.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

### 6.7.1 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti

Predvidevamo, da bo pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti 100,0% ob zaključku projekta ter predaji novih kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok namenu oziroma upravljavcem, saj se bo s prevzemom in uvedbo novih kombijev na električni pogon zamenjalo obstoječe dizelske kombije, ki se jih bo ob zaključku projekta izločilo iz prometa.

### 6.7.2 Finančna in ekonomska upravičenost projekta

#### 6.7.2.1 Projekcija prihodkov in odhodkov iz poslovanja ter družbeno-ekonomskih koristi projekta v ekonomski dobi

##### 6.7.2.1.1 Ekonomska doba projekta

V okviru finančne in ekonomske analize smo upoštevali ekonomsko dobo 15 let, in sicer od 2026 do leta 2041. Kot bazično leto smo upoštevali leto 2026, ko bodo pričeli nastajati investicijski stroški.

#### 6.7.2.1.2 Prihodki projekta

Predvidevamo, da bo projekt pri svojem poslovanju investitorju/lastniku, tj. Občina Ajdovščina, in upravljavcih lahko ustvarjal naslednje **vrste poslovnih prihodkov**:

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

V izračunih smo upoštevali le neposredne/direktne prihodke projekta po metodi prirasta (inkrementalni metodi), ki temelji na primerjavi prihodkov v scenariju »z investicijo« s prihodki v scenariju »brez investicije« oziroma kadar projekt zajema nova sredstva se za prihodke upošteva prihodke nove naložbe, kar pomeni, da so v finančni analizi upoštevani le dodatno nastali prihodki zaradi izvedbe projekta. V izračunih nismo upoštevali prihodkov, ki bi ravno tako nastajali, tudi če ne bi izvedli projekta. Ker investitor/lastnik in upravljavci niso isti subjekt, smo izdelali konsolidirano finančno analizo, kar pomeni, da smo izključili denarne tokove med lastnikom in upravljavci.

##### Enkratni prihodki

Projekt ne prinaša nobenih enkratnih prihodkov, kar je vidno tudi iz same finančne konstrukcije projekta v poglavju 6.6 tega dokumenta, saj bo le-ta v celoti financiran iz lastnih, proračunskih sredstev Občine Ajdovščina ter s pridobitvijo nepovratnih finančnih spodbud iz Podnebnega sklada v okviru JP VPPŠ-2025.

##### Prihodki iz obratovanja

Dodatni prihodki iz poslovanja niso predvideni, saj bodo novi kombiji na električni pogon le nadomestili obstoječe, stare kombije na dizelski pogon pri posameznem upravljavcu.

#### 6.7.2.1.3 Odhodki/stroški projekta

Pri projekciji dodatnih odhodkov/stroškov projekta smo upoštevali predvidene dodatne odhodke/stroške, ki jih bodo moral kriti investitor/lastnik, tj. Občina Ajdovščina, in upravljavci. Predvidevamo, da bo projekt pri svojem poslovanju povzročil naslednje **vrste odhodkov/stroškov**:

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

V izračunih smo upoštevali le neposredne/direktne odhodke/stroške projekta po metodi prirasta (inkrementalni metodi), ki temelji na primerjavi odhodkov/stroškov v scenariju »z investicijo« z odhodki/stroški v scenariju »brez investicije« oziroma kadar projekt zajema nova sredstva se za odhodke/stroške upošteva odhodke/stroške nove naložbe, kar pomeni, da so v finančni analizi upoštevani le dodatno nastali odhodki/stroški zaradi izvedbe projekta. V izračunih nismo upoštevali odhodkov/stroškov, ki bi ravno tako nastajali, tudi če ne bi izvedli projekta. Ker investitor/lastnik in upravljavci niso isti subjekt, smo izdelali konsolidirano finančno analizo, kar pomeni, da smo izključili denarne tokove med lastnikom in upravljavci.

##### Enkratni odhodki/investicijski stroški

Investicijski stroški so stroški začetnih investicijskih vlaganj in nastajajo v času izvajanja projekta. Podrobnejši opis investicijskih stroškov in dinamika njihovega nastajanja je predstavljena v poglavju 5.2 in 6.3.2 tega dokumenta. V finančni analizi so upoštevani investicijski stroški v stalnih cenah z DDV, skladno z določili UEM in z določili, ki jih opredeljuje Guide CBA. Glede na to, da DDV za investitorja predstavlja stroške projekta in zanj ni povračljiv, so investicijski stroški predstavljeni z vključenim DDV.

##### Odhodki/stroški iz poslovanja/obratovanja

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

⇒ **operativni odhodki/stroški iz obratovanja**

Operativne odhodke/stroške iz obratovanja smo prikazovali na podlagi t.i. metode prirasta (inkrementalne metode) in smo v analizo vključili le stroške, ki se zaradi izvedbe spreminjajo. Pri izračunu dodatnih operativnih odhodkov/stroškov iz obratovanja smo upoštevali vidik lastnika/investitorja Občine Ajdovščina in prihodnjih upravljavcev. Ostalih morebitnih operativnih odhodkov/stroškov iz obratovanja nismo upoštevali, saj se zaradi same izvedbe projekta ne spreminjajo in je njihov učinek po metodi prirasta enak nič, tako da jih v nadaljevanju tega dokumenta nismo obravnavali. Ker investitor/lastnik in upravljavci niso isti subjekt, smo izdelali konsolidirano finančno analizo, kar pomeni, da smo izključili denarne tokove med lastnikom in upravljavci.

Predvidevamo, da bo projekt investitorju/lastniku in upravljavcem prinašal zmanjšanje odhodkov/stroškov obratovanja, predvsem na stroških vzdrževanja in energenta. Ocena prihrankov je narejena na podlagi primerjave predvidenih operativnih odhodkov/stroškov iz obratovanja za 5 novih kombijev na električni pogon z obstoječimi operativnimi odhodkih/stroških iz obratovanja za 5 starih kombijev na dizelski pogon, ki so predmet zamenjave. Za obstoječih 5 kombijev na dizelski pogon so podatki po posameznem kombiju predstavljeni v poglavju 2.2 tega dokumenta. Oceno operativnih odhodkov/stroškov iz obratovanja za nove kombije na električni pogon smo pripravili na podlagi predvidenega števila kilometrov, ki jih bodo kombiji izvedli, in povprečne specifične porabe električne energije ipd. Ocenili smo, da bodo novi kombiji na letni ravni opravili cca enako število kilometrov kot obstoječi. Upoštevali smo, da bo specifična poraba električne energije na 100 km znašala med 24 kWh in 28 kWh, letna poraba za vseh 5 kombijev pa cca 18.744 kWh/leto. Pri izračunu povprečnih stroškov vzdrževanja, registracije in zavarovanja (obvezno in kasko) smo upoštevali povprečne cene za tovrstna vozila na trgu. Za izračun ocene porabe električne energije na leto smo upoštevali, da znaša 1 kWh 0,18 EUR z DDV, kar pomeni, da bodo znašali stroški električne energije na leto za vseh 5ih kombijev 3.373,92 EUR z DDV. V tabeli v nadaljevanju tako vidimo, da bodo letni operativni odhodki/stroški iz obratovanja po izvedbi projekta pri posameznem upravljavcu bili nižji kot v preteklosti. V tabeli vidimo, da bo znašal prihranek na operativnih odhodkih/stroških iz obratovanja na letni ravni 21.271,58 EUR z DDV oziroma 17.258,72 EUR brez DDV, v ekonomski dobi pa 319.073,70 EUR z DDV oziroma 258.880,87 EUR brez DDV.

Tabela 12: Prikaz izračuna prihrankov na dodatnih operativnih odhodkih/stroških iz obratovanja.

	Scenarija "brez investicije" (5 obstoječih kombijev)		Scenarij "z investicijo" (5 novih e-kombijev)		Prihranki na stroških iz obratovanja (scenarij "z investicijo" - scenarij "brez investicije")	
	v EUR z DDV	v EUR brez DDV	v EUR z DDV	v EUR brez DDV	v EUR z DDV	v EUR brez DDV
Stroški vzdrževanja	15.607,71 €	12.793,20 €	3.050,00 €	2.500,00 €	- 12.557,71 €	- 10.293,20 €
Stroški registracije in zavarovanja	4.568,50 €	4.568,50 €	5.550,00 €	5.550,00 €	981,50 €	981,50 €
Stroški energenta	13.069,29 €	10.712,53 €	3.373,92 €	2.765,51 €	- 9.695,37 €	- 7.947,02 €
<b>Skupaj stroški/odhodki iz obratovanja</b>	<b>33.245,50 €</b>	<b>28.074,23 €</b>	<b>11.973,92 €</b>	<b>10.815,51 €</b>	<b>- 21.271,58 €</b>	<b>- 17.258,72 €</b>
Povprečno število km na leto	78.100		78.100		0	
Skupni strošek na km/leto	0,43 €	0,36 €	0,15 €	0,14 €	- 0,27 €	- 0,22 €

⇒ **stroške amortizacije**

Amortizacija je strošek, ki nastaja zaradi prenašanja nabavne vrednosti amortiziranega osnovnega sredstva na poslovne učinke in je obračunana kot produkt amortizacijske osnove in amortizacijske stopnje. Stroški amortizacije so izračunani upoštevajoč nabavno vrednost osnovnih sredstev projekta. Datum aktivacije osnovnih sredstev, kakor tudi amortizacijska stopnja, letni strošek amortizacije in obračunana amortizacija v ekonomski dobi, so predstavljeni v spodnji tabeli. Iz tabele tudi vidimo, da znaša ekonomsko koristna (ponderirana) življenjska doba projekta 15 let.

Tabela 13: Prikaz letne amortizacije, obračunane amortizacije v ekonomski dobi projekta ter ponderirane življenjske dobe projekta, v EUR z DDV.

Postavka osnovnega sredstva	Amortizacijska osnova	Amortizacijska stopnja	Aktivacija osnovnega sredstva	Letna amortizacija	Mesečna amortizacija	Obračunana amortizacija v amortizacijski dobi (odpisana vrednost OS)	Neodpisana vrednost OS na dan 31.12.2041	Delež investicijski vlaganj po vrsti del	Življenjska doba (v letih)	Ponderirana življenjska doba (v letih)
Stroški nakupa kombijev na e-pogon	312.153,15 €	12,0%	01.01.2027	37.458,38 €	3.121,53 €	312.153,15 €	- €	97%	15	14
Ostali investicijski stroški	11.130,00 €	12,0%	01.01.2027	1.335,60 €	111,30 €	11.130,00 €	- €	3%	15	1
Skupaj v EUR z DDV	323.283,15 €					323.283,15 €	- €	100%		15

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

Družbene učinke projekta je mogoče preverjati s pomočjo ekonomske analize / Analize stroškov in koristi (ASK). Na ta način je mogoče vrednotiti ekonomske učinke projekta na različne subjekte. S tega vidika je tovrstna analiza bolj celovita kot sama finančna analiza, ki ocenjuje izpolnjevanje projekta z vidika investitorja/nosilca projekta. Ekonomska ocena se dela iz širšega družbenega vidika in poleg finančnih kazalnikov, ki izhajajo iz finančne analize projekta, zajema tudi ostale parametre kot npr. vpliv na okolje, varnost, zdravje ipd., pri čemer se gleda ne posredne učinke ne smo pri investitorju temveč tudi na širšo družbo. Glede na določila 26. člena UEM ter glede na to, da je vrednost projekta nižja od 25 mio EUR, podrobnejša multikriterijska analiza ni potrebna.

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

#### Davčni popravki

Tržne cene vsebujejo tudi davke in prispevke ter nekatera transferna plačila, ki lahko vplivajo na relativne cene. Medtem ko je v nekaterih primerih težko oceniti raven cen brez DDV, se vseeno lahko določijo nekateri splošni približki in odpravijo ta nesorazmerja cen. V ekonomski analizi smo opravili davčni popravek investicijskih stroškov ter prihodkov in odhodkov iz obratovanja, tako da smo v izračunih upoštevali vse vrednosti brez DDV in brez ostalih davkov in prispevkov.

#### Popravek cen (pretvorba tržnih cen v obračunske cene)

Poleg izkrivljanja davkov in zunanjih učinkov lahko tudi drugi dejavniki prispevajo k odmiku cen od konkurenčnega tržnega, tj. učinkovitega ravnotežja: monopolne ureditve, trgovinske ureditve, ureditve dela, nepopolne informacije ipd. V vseh teh primerih so opazovane tržne (tj. finančne) cene zavajajoče in je namesto njih potrebno uporabiti računovodske (fiktivne) cene, ki odražajo oportunitetne stroške vložkov in pripravljenost potrošnikov za plačilo v primeru donosa. Računovodske cene smo izračunali z uporabo konverzijskih faktorjev za finančne cene, ki so predstavljeni v spodnji tabeli, za stroške investicijskih vlaganj, ostanka vrednosti ter operativnih odhodkov/stroškov.

Tabela 14: Prikaz konverzijskih faktorjev za posamezne stroške v okviru projekta.

Postavka	CF	Operativni stroški	
Stroškovno osebje	1,00	Stroški tekočeva vzdrževanja in obratovanja	
Ostali zaposleni, nespacificirana znanja	0,70	Stroškovno osebje	25%
Storitve	0,95	Ostali zaposleni, nespacificirana znanja	50%
Material	0,80	Storitve	25%
Administrativni stroški	0,90	<b>Skupaj</b>	<b>100%</b>
Preostala vrednost naložbe	0,85	Konverzijski faktor operativnih stroškov	0,84

Tabela 15: Prikaz investicijskih stroškov glede na vrsto stroška po letih, ki je podlaga za izvedbo popravka cen, ter prikaz izračuna investicijske vrednosti projekta po izvedbi popravka cen, stalne cene, v EUR brez DDV.

Letnica (obdobje)	Leto (opisno)	SESTAVA INVESTICIJSKIH STROŠKOV								SKUPAJ
		Stroški nakupa e-kombijev				Stroški ostalih del v okviru projekta				
		Stroški materiala	Stroški dela	Stroški strokovnega osebja	SKUPAJ	Stroški strokovnega osebja	Stroški storitev	Stroški materiala (administrativni stroški)	SKUPAJ	
		45%	20%	35%	100%	50%	25%	25%	100%	
2026	0	115.138,46 €	51.172,65 €	89.552,14 €	255.863,25 €	5.334,00 €	2.667,00 €	2.667,00 €	10.668,00 €	266.531,25 €
2027	1	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
<b>SKUPAJ</b>		115.138,46 €	51.172,65 €	89.552,14 €	255.863,25 €	5.334,00 €	2.667,00 €	2.667,00 €	10.668,00 €	266.531,25 €

Letnica (obdobje)	Leto (opisno)	VREDNOST INVESTICIJSKIH STROŠKOV PRERACUNANIH GLEDE NA SESTAVO STROŠKA IN KONVERZIJSKI FAKTOR											
		Stroški materiala		Stroški dela		Stroški strokovnega osebja		Stroški materiala (administrativni stroški)		Stroški storitev		SKUPAJ VREDNOST INVESTICIJ	
		Skupaj	z CF	Skupaj	z CF	Skupaj	z CF	Skupaj	z CF	Skupaj	z CF	Skupaj	z CF
			0,80		0,70		1,00		0,90		0,95		
2026	0	115.138,46 €	92.110,77 €	51.172,65 €	35.820,86 €	94.886,14 €	94.886,14 €	2.667,00 €	2.400,30 €	2.667,00 €	2.533,65 €	266.531,25 €	227.751,71 €
2027	1	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
<b>SKUPAJ</b>		115.138,46 €	92.110,77 €	51.172,65 €	35.820,86 €	94.886,14 €	94.886,14 €	2.667,00 €	2.400,30 €	2.667,00 €	2.533,65 €	266.531,25 €	227.751,71 €

### Popravek zaradi eksternalij

Namen te faze je določiti koristi ali stroške zaradi zunanjih dejavnikov, ki niso upoštevani pri finančni analizi npr. stroški in koristi, ki izhajajo iz boljšega zdravja prebivalcev, okoljske koristi, nižji stroški obratovanja, koristi oziroma potencialni prihranki ali dodatni potencialni prihodki lokalnih prebivalcev, naselij, občine ipd., multiplikatorski učinek ali na primer višja kvaliteta bivanja za občane. Praviloma je te koristi in stroške težko ovrednotiti, četudi jih je mogoče določiti. Kot splošno pravilo velja, da je potrebno vse družbeno ekonomske koristi in stroške, ki se prelivajo od projekta k ostalim subjektom brez nadomestila, v CBA/ASK upoštevati kot dodatek k njegovim finančnim stroškom. Zunanji vplivom pa je potrebno določiti denarne vrednosti, če je le-to mogoče. Če ni, jih je potrebno opisati z nedenarnimi pokazatelji. Zunanje koristi tako ocenjujemo s kvalitativnega in kvantitativnega vidika. V nadaljevanju so prikazane pozitivne koristi projekta, ki jih je možno denarno ovrednotiti, in koristi, ki jih denarno ne moremo ovrednotiti.

#### ⇒ Denarno ovrednotene družbeno ekonomske koristi izvedbe projekta

Multiplikatorski učinek v času izvajanja projekta: Ocenjujemo, da bo ponudnik domači prodajalec tovrstnih vozil, ter da bodo servise itd. izvajali domači, regionalni izvajalci, kar bo pomenilo, da se bo povečala dodana vrednost tako na ravni občine, regije in države. Ocenili smo, da naj bi bil multiplikatorski učinek v časi izvajanja projekta s strani domačih izvajalcev 0,35 vrednost investicijskih vlaganj. Ocenjena družbeno ekonomska korist bo v ekonomski dobi znašala 93.285,94 EUR.

Zmanjšanje škode zaradi manjšega onesnaževanja zraka: Zaradi zamenjave klasičnih kombijev na dizelski pogon s tistimi na električni pogon se zmanjša škoda zaradi manjšega onesnaževanja zraka. Povprečni ocenjeni strošek onesnaževanja zraka za kombije razreda Euro IV znaša 0,87 centa/km, za kombije na električni pogon pa znaša 0 centov/km (povzeto po Handbook on the external costs of transport, January 2019, V1.1). V škodi zaradi emisij iz prometa so upoštevani zdravstveni stroški zaradi onesnaženja zraka, saj študija dokazuje visoko stopnjo korelacije med onesnaženostjo zraka in pojavom, razvojem in stopnjevanjem nekaterih kroničnih in akutnih bolezni, kakor tudi višjo stopnjo umrljivosti zaradi onesnaženja zraka. Ocenjena družbeno ekonomska korist bo na letni ravni znašala 679,47 EUR, v ekonomski dobi pa 10.192,05 EUR.

**Zmanjšanje škode zaradi klimatskih sprememb:** Zaradi zamenjave klasičnih kombijev na dizelski pogon s tistimi na električni pogon se zmanjša škoda zaradi manjšega vpliva na klimatske spremembe. Povprečni ocenjeni strošek onesnaževanja zraka za kombije razreda Euro IV znaša 0,57 centa/km, za kombije na električni pogon pa 0,04 centa/km (povzeto po Handbook on the external costs of transport, January 2019, V1.1). V stroške klimatskih sprememb so vključeni stroški, ki nastanejo zaradi globalnega segrevanja kot so dvig gladine morja, izguba biotske raznovrstnosti, pogostejši ekstremni vremenski pojavi, izguba pridelkov ter težave z zagotavljanjem in upravljanjem vode. Ocenjena družbeno ekonomska korist bo na letni ravni znašala 413,93 EUR, v ekonomski dobi pa 6.208,95 EUR.

**Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>:** Predpostavili smo, da bodo z nakupom kombijev na električni pogon zmanjšale tudi emisije CO<sub>2</sub> zaradi zamenjave dizelskih kombijev z električnimi. Če dizelski kombiji letno prevozijo 78.100 km ustvarijo 7,58 ton CO<sub>2</sub>. Cena tone CO<sub>2</sub> pa znaša 83,25 EUR/tono. Ocenjena družbeno ekonomska korist bo tako na letni ravni znašala 630,68 EUR, v ekonomski dobi pa 9.460,16 EUR.

**Večja kakovost bivanja v mestu in občini:** Ocenjeno korist večje kakovosti bivanja v občini zaradi izboljšanja varstva okolja, boljšega zraka, manjšega hrupa itd., smo ocenili na 3.000,00 EUR na leto oziroma v ekonomski dobi bodo le-te znašale 45.000,00 EUR.

Ovrednotene družbeno ekonomske koristi v višini 164.147,09 EUR v celotni ekonomski dobi so upošteevane pri izračunu kazalnikov upravičenosti projekta pri ekonomski (CBA oziroma ASK) analizi v poglavju 6.7.2.2.3.

⇒ **Družbeno ekonomske koristi, ki jih denarno ni bilo mogoče ovrednotiti**

Sama izvedba projekta prinaša še veliko družbeno ekonomskih koristi, ki jih ne moremo denarno ovrednotiti. Družbeno ekonomske koristi so opredeljene v poglavju 3.1 tega dokumenta pod »splošnimi cilji projekta«, zato jih ponovno ne navajamo.

#### 6.7.2.1.5 Preostala vrednost naložbe

Za izračun preostale vrednosti naložbe smo uporabili navodila Guide CBA. S tem se bo v finančno in ekonomsko analizo vključilo vse prihodke/koristi in odhodke/stroške projekta v njegovi dejanski življenjski dobi, saj pričakovana življenjska doba lahko presega ekonomsko dobo projekta 15 let. V poglavju 6.7.2.1.3 po alinejo Stroški amortizacije smo izračunali, da znaša ponderirana življenjska doba projekta 15 let, kar je enako ekonomski dobi projekta, zato preostale vrednosti naložbe v izračun neto sedanje vrednosti prihodnjih denarnih tokov nismo vključili, saj je preostala vednost naložbe po 15 letih obratovanja enaka 0,00 EUR.

#### 6.7.2.2 Presoja upravičenosti izvedbe 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 projekta. Upravičenost izvedbe projekta smo merili tako, da smo izračunali denarne tokove za finančno in ekonomsko analizo projekta ter zanje izračunali pripadajoče statične in dinamične kazalnike upravičenosti izvedbe le-tega. Pri analizi smo skušali ugotoviti, kakšne finančne in ekonomske rezultate bo prinesel projekt v ekonomski dobi.

#### 6.7.2.2.1 Predpostavke za izdelavo finančne in ekonomske analize

Namen finančne analize je izdelati napovedi finančnih oziroma realnih denarnih tokov projekta, da bi lahko izračunali kazalnike finančne učinkovitosti/upravičenosti izvedbe projekta. Namen izdelave ekonomske analize (CBA/ASK-Analiza stroškov in koristi) pa je opredeliti in ovrednotiti prispevek projekta na širše družbeno ekonomsko okolje.

Ekonomska analiza utemeljuje upravičenost izvedbe projekta s širšega razvojno-gospodarskega, ekološkega, družbenega in socialnega vidika.

**Finančna analiza in ekonomska analiza sta izvedeni na podlagi naslednjih predpostavk:**

- ⇒ Finančna in ekonomska analiza sta izdelani na podlagi 15 letne ekonomske dobe projekta (2026-2041).
- ⇒ Ekonomsko koristna življenjska doba projekta je enaka 15 letni ekonomski dobi projekta, zato preostale vrednosti naložbe nismo vključili v izračun prihodnjih denarnih tokov tako v okviru finančne kot tudi ekonomske analize.
- ⇒ Prvo leto rednega obratovanja je 2027, in sicer 01.01.2027, ko se bodo osnovna sredstva aktivirala.
- ⇒ Finančna in ekonomska analiza sta izdelani kot enovit projekt (konsolidirana analiza) s stališča investitorja/lastnika Občine Ajdovščina ter upravljavcev. Izdelana je bila konsolidirana analiza, ki izključuje denarne tokove med lastnikom in upravljavcem skladno z Guide CBA.
- ⇒ Projekt ni namenjen pridobitni dejavnosti investitorja/lastnika in upravljavcev. Projekt ne ustvarja dodatnih prihodkov oziroma presežka prihodkov nad odhodki/stroški.
- ⇒ Pri izračunu prihodkov in odhodkov/stroškov se je upoštevala inkrementalna metoda, kar pomeni, da so upoštevani le dodatni prihodki in dodatni odhodki/stroški, ki bodo nastali zaradi implementacije investicije. Navedeno pomeni, da se je prihodke in odhodke/stroške izračunalo po t.i. metodi prirasta, ki temelji na primerjavi prihodkov in odhodkov/stroškov v scenariju nove naložbe s prihodki in odhodki/stroški v scenariju brez nove naložbe. V izračunih smo upoštevali le dodatne odhodke/stroške in prihodke, ki bodo nastali zaradi izvedbe projekta, saj gre za zamenjavo obstoječih šolskih kombijev na dizelski pogon z novimi kombiji na električni pogon namenjenih prevozu šolarjev oziroma organiziranemu šolskemu prevozu.
- ⇒ Vsi obratovalni odhodki/stroški in prihodki ter preostala vrednost naložbe so prikazani v finančni analizi v stalnih cenah z DDV, saj je DDV upravičen strošek projekta; vrednost investicijskih stroškov je ravno prikazana v stalnih cenah z DDV skladno z UEM in Guide CBA; v ekonomski analizi pa so bili izvedeni davčni popravki in popravek cen.
- ⇒ Analizo upravičenosti izvedbe projekta smo pripravili na podlagi statičnih in dinamičnih kazalnikov upravičenosti projekta tako za finančno kot tudi za ekonomsko analizo.
- ⇒ Diskontna stopnja, s katero smo diskontirali denarne tokove projekta pri finančni in ekonomski analizi, znaša 4,0% in je določena z UEM.

#### 6.7.2.2.2 Finančna analiza

##### I. Finančni denarni tok projekta

V nadaljevanju je prikazan **finančni oziroma realni denarni tok projekta**, ki temelji na primerjavi prihodkov in odhodkov/stroškov v scenariju nove naložbe, tj. scenarija »z investicijo«, s prihodki in odhodki/stroški v scenariju brez nove naložbe, tj. scenarij »brez investicije«, oziroma kadar projekt zajema nova sredstva so prihodki in stroški/odhodki projekta prihodki in stroški/odhodki nove naložbe. Izvedba projekta prinaša neposredne prihodke/prilive in neposredne stroške/odlive, ki so povzeti iz predpostavk in podatkov v poglavju 6.7.2.1 za ekonomsko dobo projekta. V finančni analizi pa nismo upoštevali ne-denarne knjigovodske postavke (npr. amortizacija,<sup>2</sup> rezervni sklad ipd.). Prikaz nediskontiranih in diskontiranih finančnih denarnih tokov projekta je predstavljen v nadaljevanju tega poglavja. Le-ta je osnovna za izračun kazalnikov upravičenosti izvedbe projekta.

<sup>2</sup> Amortizacija v dinamični analizi ne predstavlja denarnega odliva in je v denarnem toku zajeta v negativnih odlivih od investicijskih vlaganj. Vse rezervacije za bodo investicijska vlaganja ravno tako ne predstavljajo dejanskega denarnega odliva oziroma dejanske porabe blaga in storitev. Vse rezerve za nepredvidene dogodke, kar pomeni negotovost prihodnjih denarnih tokov, so upoštewane v analizi tveganj, ne pa v oceni stroškov.

Predpostavke za izračun:

- ⇒ Izračun diskontiranega neto prihodka projekta se je izvedlo z upoštevanja DDV, saj je DDV v skladu z JP VPPŠ-2025 Borzena upravičen strošek projekta, kar pomeni, da se je upoštevalo prihodke, odhodke/stroške in preostalo vrednost naložbe z DDV.
- ⇒ V izračunu se je upoštevalo investicijske stroške z DDV, saj DDV predstavlja za investitorja strošek projekta in je nepovračljiv, skladno z UEM in Guide CBA.
- ⇒ Preostalo vrednost naložbe/projekta ob koncu ekonomske dobe nismo vključili v izračun diskontiranega neto prihodka projekta, saj je življenjska doba novih osnovnih sredstev enaka ekonomski dobi in znaša preostanek vrednosti naložbe v 15 letu obratovanja 0,00 EUR.
- ⇒ V finančni analizi se ni upoštevalo ne-denarnih knjigovodskih postavk (npr. amortizacija, rezervni sklad ipd.) ter finančnih odhodkov (stroške financiranja).
- ⇒ Uporabljena je 4% diskontna stopnja.

V okviru **likvidnostnega toka projekta (finančna vzdržnost projekta)**, kjer so prikazani dejanski odlivi in prilivi v ekonomski dobi, ugotavljamo dejansko finančno pokritost projekta. Analiza finančne vzdržnosti projekta temelji na napovedih nediskontiranega denarnega toka. Uporablja se za prikaz, ali bo za projekt vsako leto v referenčnem obdobju na voljo dovolj denarnih sredstev, ki bodo omogočila sprotno kritje izdatkov tako za investicijo kot za stroške obratovanja investicije. Finančno pokritost projekta ocenjujemo s preverjanjem, ali so skupni (nediskontirani) neto denarni tokovi v celotni ekonomski dobi pozitivni. Ti neto denarni tokovi morajo vključevati investicijske stroške, vse vire financiranja in neto prihodke. V primeru negativnih neto denarnih tokov je potrebno za navedeni znesek zagotoviti v proračunu občine dodatna sredstva za kritje le-teh.

V okviru **donosnosti lastnega kapitala** pa se bo preučilo učinkovitost projekta z vidika donosnosti lastnega kapitala (občine) vloženega v projekt. V okviru donosnosti lastnega kapitala se bo izračunalo neto sedanjo vrednost lastnega vloženega kapitala, ki je vsota neto diskontiranih denarnih tokov, ki nastanejo zaradi izvajanja projekta, ter ustrezno finančno stopnjo donosa lastnega kapitala. Izračun nam bo podal finančno neto sedanjo vrednost in finančno interno stopnjo donosa z upoštevanjem sofinanciranja projekta s strani Borzena.

Tabela 16: Finančni oziroma realni denarni tok projekta po finančni analizi v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV.

FINANČNA ANALIZA - FINANČNI oz. REALNI DENARNI TOK V EKONOMSKI DOBI PROJEKTA												
Letnica (obdobje) Leto (zap. št.)	DENARNI TOK VEZAN NA OBRATOVANJE			DENARNI TOK NA KONCU EKONOMSKE DOBE Preostala vrednost naložbe	DENARNI TOK - INVESTICIJSKI STROŠKI	SKUPAJ				DISKONTIRANE VREDNOSTI (4,0%)		
	PRILIVI Prihodki v fazi obratovanja	ODLIVI Odhodki v fazi obratovanja (Operativni stroški)	SKUPAJ DENARNI TOK VEZAN NA OBRATOVANJE			POZITIVEN DENARNI TOK (PRILIVI)	NEGATIVEN DENARNI TOK (ODLIVI)	NETO PRIHODKI	NETO DENARNI TOK (PRILIVI-ODLIVI)	INVESTICIJSKI STROŠKI	NETO PRIHODKI	NETO DENARNI TOK
2026	0	- €	- €	- €	323.283,15 €	- €	323.283,15 €	- €	323.283,15 €	323.283,15 €	- €	323.283,15 €
2027	1	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	20.453,44 €	20.453,44 €
2028	2	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	19.666,77 €	19.666,77 €
2029	3	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	18.910,36 €	18.910,36 €
2030	4	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	18.183,04 €	18.183,04 €
2031	5	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	17.483,69 €	17.483,69 €
2032	6	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	16.811,24 €	16.811,24 €
2033	7	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	16.164,65 €	16.164,65 €
2034	8	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	15.542,94 €	15.542,94 €
2035	9	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	14.945,13 €	14.945,13 €
2036	10	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	14.370,32 €	14.370,32 €
2037	11	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	13.817,61 €	13.817,61 €
2038	12	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	13.286,17 €	13.286,17 €
2039	13	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	12.775,16 €	12.775,16 €
2040	14	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	12.283,81 €	12.283,81 €
2041	15	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	- €	11.811,35 €	11.811,35 €
<b>SKUPAJ</b>		- €	319.073,70 €	319.073,70 €	- €	323.283,15 €	- €	4.209,45 €	319.073,70 €	- €	4.209,45 €	
Diskontirane vrednosti		- €	236.505,67 €	236.505,67 €	- €	323.283,15 €	- €	86.777,48 €	86.777,48 €	- €	86.777,48 €	

Iz tabele v nadaljevanju, kjer je prikazan likvidnostni tok projekta v ekonomski dobi, vidimo, da se bo na osnovi doseganja prihrankov na operativnih odhodkih/stroških iz obratovanja novih kombijev na električni pogon glede na obstoječe stanje pridobilo dodatna likvidna sredstva za nadaljnjo nadgradnjo voznega parka investitorja z nakupom dodatnih vozil na brezemisijski pogon.

Tabela 17: Likvidnostni tok projekta v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV.

Letnica (obdobje)	Leto (zap.št.)	LIKVIDNOSTNI TOK PROJEKTA (Financial Sustainability)								NETO DENARNI TOK oz. NETO PRILIVI (PRILIVI - ODLIVI)	KUMULATIVA NETO DENARNEGA TOKA
		PRILIVI				ODLIVI					
		Prihodki projekta	Viri financiranja investicije - lastna sredstva občine	Viri financiranja investicije - nepovratna sredstva Borzen	Skupaj prilivi	Investicijska vlaganja	Obveznosti do virov financiranja	Stroški brez amortizacije	Skupaj odlivi		
2026	0	- €	73.560,63 €	249.722,52 €	323.283,15 €	323.283,15 €	- €	- €	323.283,15 €	- €	- €
2027	1	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2028	2	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	42.543,16 €
2029	3	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	63.814,74 €
2030	4	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	85.086,32 €
2031	5	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	106.357,90 €
2032	6	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	127.629,48 €
2033	7	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	148.901,06 €
2034	8	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	170.172,64 €
2035	9	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	191.444,22 €
2036	10	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	212.715,80 €
2037	11	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	233.987,38 €
2038	12	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	255.258,96 €
2039	13	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	276.530,54 €
2040	14	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	297.802,12 €
2041	15	- €	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	319.073,70 €
<b>SKUPAJ</b>		- €	73.560,63 €	249.722,52 €	323.283,15 €	323.283,15 €	- €	319.073,70 €	4.209,45 €	319.073,70 €	

Tabela 18: Finančni oziroma realni denarni tok za izračun donosnosti lastnega kapitala projekta po finančni analizi v ekonomski dobi, stalne cene, v EUR z DDV.

Letnica (obdobje)	Leto (zap.št.)	IZRAČUN DONOSNOSTI LASTNEGA KAPITALA OBČINE VLOŽENEGA V PROJEKT (z upoštevanjem sofinanciranjem Borzena - Podnebni sklad)								NETO DENARNI TOK oz. NETO PRILIVI (razlika med prilivi in odlivi)
		PRILIVI				ODLIVI				
		PRILIVI Prihodki v fazi obratovanja	Denarni tok na koncu ekonomske dobe - Preostala vrednost naložbe	Skupaj prilivi	Lastna sredstva občine	Odplačilo kredita in obresti	ODLIVI Odkhodki v fazi obratovanja (Operativni stroški)	Skupaj odlivi		
2026	0	- €	- €	- €	73.560,63 €	- €	- €	73.560,63 €	- €	73.560,63 €
2027	1	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2028	2	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2029	3	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2030	4	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2031	5	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2032	6	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2033	7	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2034	8	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2035	9	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2036	10	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2037	11	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2038	12	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2039	13	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2040	14	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
2041	15	- €	- €	- €	- €	- €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €	21.271,58 €
<b>SKUPAJ</b>		- €	- €	- €	73.560,63 €	- €	319.073,70 €	245.513,07 €	245.513,07 €	245.513,07 €
Diskontirane vrednosti		- €	- €	- €	73.560,63 €	- €	236.505,67 €	162.945,04 €	162.945,04 €	162.945,04 €

## II. Finančni kazalniki upravičenosti projekta

Tabela 19: Finančni kazalniki upravičenosti projekta.

KAZALNIKI	Vrednost
FINANČNA NETO SEDANJA VREDNOST (FNPV)	-86.777,48 EUR
FINANČNA INTERNA STOPNJA DONOSA (FIRR)	-0,16%
FINANČNA NETO SEDANJA VREDNOST LASTNEGA KAPITALA (FNPV/K)	162.945,04 EUR
FINANČNA INTERNA STOPNJA DONOS LASTNEGA KAPITALA (FIRR/K)	28,22%
FINANČNA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST (FRNSV)	-0,27 EUR
FINANČNI KOLIČNIK RELATIVNE KORISTNOSTI (f_K/S)	0,0000
DOBA VRAČANJA SREDSTEV (v letih)	se ne povrne

**Finančna neto sedanja vrednost (FNPV)** je pri 4% diskontni stopnji **negativna** in znaša **-86.777,48 EUR**, kar pomeni, da projekt ne prinaša nobenega donosa. **Finančna interna stopnja donosa (FIRR)** je ravno tako **negativna (-0,16%)**.

**Finančna neto sedanja vrednost lastnega kapitala občine (FNPV/K)** je pri 4% diskontni stopnji **pozitivna** in znaša **162.945,04 EUR**, kar pomeni, da projekt prinaša na vloženi lastni kapital občine občini določen donos, kar nam pove tudi finančna interna stopnja donosa kapitala (FIRR/K), ki je pozitivna (28,22%) ter višja od 4% diskontne stopnje.

**Doba vračanja** vloženi sredstev po finančni analizi presega tako ekonomsko dobo, kar pomeni, da se vložena sredstva ne povrnejo v ekonomski dobi projekta.

Izračunana **finančna relativna neto sedanja vrednost (FRNPSV)** projekta je **negativna** in znaša **-0,27 EUR**, kar pomeni, da nam vsak vloženi EUR prinaša izgubo v višini 0,27 EUR.

Da so po finančni analizi stroški projekta višji od vseh koristi, ki jih prinaša projekt, nam pove **finančni količnik relativne koristnosti (f\_K/S)** (razmerje koristi/stroški), ki je manjši od 1, in sicer znaša **0,0000**.

## III. Sklep finančne analize

Izračunani finančni kazalniki projekta so pokazali, da je projekt gledano samo s finančnega vidika nerentabilen in s tem tudi neupravičen za izvedbo, saj vsi finančni kazalniki (razen FNPV/K in FIRR/K, saj bo projekt v večji meri financiran s strani Podnebnega sklada) ne dosegajo vrednosti, ki bi potrjevale upravičeno izvedbo projekta. **Projekt je na podlagi izvedene finančne analize in izračunanih dinamičnih in statičnih finančnih kazalnikov neupravičen za izvedbo, zato ga posledično upravičujemo na podlagi širših družbeno ekonomskih koristi oziroma z izvedbo ekonomske analize (Analize stroškov in koristi), saj le-ta predstavlja vlaganja v trajnostno mobilnost, varstvo okolja ter širšo družbo in ga zato ne moremo primerjati s tržnimi kazalniki upravičenosti izvedbe.**

### 6.7.2.2.3 Ekonomska analiza

#### I. Ekonomski denarni tok projekta

Ekonomska analiza je analiza, ki se izvede z uporabo ekonomskih vrednosti in odraža socialne oportunitetne stroške blaga in storitev. Ekonomska analiza se izvede z vidika celotne družbe in ne le z vidika lastnika oziroma upravljavcev. Namen ekonomske analize je analiziranje in ovrednotenje stroškov in koristi, ki bi jih imela družba (občina, država) zaradi izvedbe projekta v primerjavi s trenutno situacijo.

Ekonomska analiza pokaže, ali ima projekt pozitivne neto koristi za družbo in je posledično upravičen za izvedbo in do sofinanciranja. Zato je pogoj, da:

- ⇒ koristi presegajo stroške projekta,
- ⇒ sedanja vrednost ekonomskih koristi presega sedanjo vrednost stroškov.

Izpolnjenost pogojev se dokaže s pomočjo izračuna naslednjih kazalnikov gospodarske uspešnosti:

- ⇒ **Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV)** je glavni referenčni kazalnik za ocenjevanje projekta. Opredeljena je kot razlika med diskontiranimi skupnimi socialnimi koristmi in stroški. Da bi bil projekt sprejemljiv z ekonomskega vidika, bi morala biti ekonomska neto sedanja vrednost projekta pozitivna ( $ENPV > 0,0$  EUR), kar dokazuje, da bo projekt koristen za družbo v dani regiji ali državi, ker njegove koristi presegajo stroške, in bi se projekt zato moral izvesti.
- ⇒ **Ekonomska stopnja donosa (EIRR)** je interna stopnja donosa, izračunana z uporabo ekonomskih vrednosti, in izraža socialno-ekonomsko donosnost projekta. Ekonomska stopnja donosa bi morala biti večja od socialne diskontne stopnje ( $EIRR > SDS$ ), da se upraviči podpora za projekt.
- ⇒ **Ekonomski količnik relativne koristnosti oz. razmerje med koristmi in stroški (e K/S)** je opredeljeno kot neto sedanja vrednost koristi projekta, deljena z neto sedanjo vrednostjo stroškov projekta. Razmerje med koristmi in stroški bi moralo biti večje od ena ( $e K/S > 1$ ), da se upraviči podpora za projekt.

Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo kot izhodišče za finančno analizo.

Kljub finančnemu bremenu prinaša izvedba projekta tudi širše družbeno ekonomske učinke (koristi), ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. V nadaljevanju je prikazan ekonomski denarni tok (ekonomski oziroma denarni tok na podlagi CBA/ASK) projekta. Osnova za izračun kazalnikov ekonomske učinkovitosti projekta predstavljajo parametri, upoštevani v finančni analizi, ki so nadgrajeni še s parametri proučevanja vpliva projekta na širše okolje in jih je mogoče ovrednotiti v denarju. Projekt prinaša tako neposredne in posredne koristi (prilive) kot tudi neposredne in posredne stroške (odlive), ki so povzeti po predhodnih prikazih v poglavju 6.7.2.1 za ekonomsko dobo projekta. Uporabljena je 4,0% diskontna stopnja, tj. socialna diskontna stopnja (SDS).

Tabela 20: Ekonomski denarni tok projekta po ekonomski analizi v ekonomski dobi, v EUR.

EKONOMSKA ANALIZA - EKONOMSKI DENARNI TOK V EKONOMSKI DOBI PROJEKTA															
Letnica (obdobje)	Leto (rep.št.)	DENARNI TOK VEZAN NA OBRATOVANJE				DENARNI TOK NA KONCU EKONOMSKE DOBE Preostala vrednost naložbe Konverzijski faktor 0,85	DENARNI TOK - INVESTICIJSKI STROŠKI	SKUPAJ				DISKONTIRANE VREDNOSTI (4,0%)			
		PRILIVI (PRIHODKI)		ODLIVI Odhodki v fazi obratovanja (Operativni stroški) - Konverzijski faktor 0,84	SKUPAJ DENARNI TOK VEZAN NA OBRATOVANJE			POZITIVEN DENARNI TOK (PRILIVI)	NEGATIVEN DENARNI TOK (ODLIVI)	NETO PRIHODKI	NETO DENARNI TOK (PRILIVI-ODLIVI)	INVESTICIJSKI STROŠKI	NETO PRIHODKI	NETO DENARNI TOK	
		Prihodki v fazi obratovanja	Družbeno-ekonomске koristi												SKUPAJ
2026	0	- €	93.285,94 €	93.285,94 €	- €	93.285,94 €	227.751,71 €	93.285,94 €	227.751,71 €	93.285,94 €	-	134.465,78 €	227.751,71 €	93.285,94 €	134.465,78 €
2027	1	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	18.440,63 €	18.440,63 €
2028	2	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	17.731,38 €	17.731,38 €
2029	3	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	17.049,40 €	17.049,40 €
2030	4	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	16.393,66 €	16.393,66 €
2031	5	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	15.763,13 €	15.763,13 €
2032	6	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	15.156,86 €	15.156,86 €
2033	7	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	14.573,90 €	14.573,90 €
2034	8	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	14.013,37 €	14.013,37 €
2035	9	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	13.474,39 €	13.474,39 €
2036	10	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	12.956,14 €	12.956,14 €
2037	11	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	12.457,83 €	12.457,83 €
2038	12	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	11.978,68 €	11.978,68 €
2039	13	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	11.517,97 €	11.517,97 €
2040	14	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	11.074,97 €	11.074,97 €
2041	15	- €	4.724,08 €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	- €	4.724,08 €	- 14.454,18 €	19.178,26 €	-	19.178,26 €	- €	10.649,01 €	10.649,01 €
<b>SKUPAJ</b>		- €	164.147,09 €	164.147,09 €	- 216.812,73 €	380.959,82 €	- €	227.751,71 €	164.147,09 €	10.938,98 €	380.959,82 €	153.208,11 €			
Diskontirane vrednosti		- €	145.810,06 €	145.810,06 €	- 160.707,19 €	306.517,25 €	- €	227.751,71 €	145.810,06 €	67.044,52 €	306.517,25 €	78.765,54 €	227.751,71 €	306.517,25 €	78.765,54 €

## II. Ekonomski kazalniki upravičenosti projekta

Tabela 21: Ekonomski kazalniki upravičenosti projekta.

KAZALNIKI	Vrednost
<b>EKONOMSKA NETO SEDANJA VREDNOST (ENPV)</b>	<b>78.765,54 EUR</b>
<b>EKONOMSKA INTERNA STOPNJA DONOSA (EIRR)</b>	<b>11,46%</b>
EKONOMSKA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST (ERNSV)	0,35 EUR
EKONOMSKI KOLIČNIK RELATIVNE KORISTNOSTI (e_K/S)	15,0057
DOBA VRAČANJA SREDSTEV (v letih)	11

**Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV)** je pri 4% socialni diskontni stopnji **pozitivna** in znaša **78.765,54 EUR**, kar pomeni, da je projekt donosen, saj prinaša investitorju/lastniku in upravljavcem absolutni donos v obliki druženo ekonomskih koristi. **Ekonomska interna stopnja donosa (EIRR)** je **pozitivna** in znaša **11,46%**.

**Doba vračanja** vloženi sredstev po ekonomski analizi znaša **11 let**, kar pomeni, da se vložena sredstva na podlagi ekonomske analize, ki upošteva širše družbeno ekonomske koristi, povrnejo v opazovani ekonomski dobi.

**Ekonomska relativna neto sedanja vrednost (ERNSV)** je **pozitivna** in znaša **0,35 EUR**, kar pomeni, da na vsak vloženi EUR nam projekt prinaša 0,35 EUR donosa v obliki družbeno ekonomskih koristi.

Da so po ekonomski analizi vse koristi, ki jih prinaša projekt, višje od vseh stroškov, nam pove **ekonomski količnik relativne koristnosti (e K/S)**, ki je višji od 1, in sicer znaša **15,0057** (na vsako enoto stroškov projekt prinaša 15,0057 enot koristi).

## III. Sklep ekonomske analize

Projekt je po ekonomski analizi rentabilen in upravičen za izvedbo (ASK upravičen), kar potrjujejo vsi izračunani ekonomski kazalniki, saj vsi dosegajo vrednosti, ki potrjujejo upravičeno izvedbo projekta. Vsi trije ključni pokazatelji upravičenosti izvedbe projekta nam pokažejo, da je izvedba projekta z vidika prispevka k družbenim koristim in z vidika upravičenosti za sofinanciranje upravičena, saj je razmerje med koristmi in stroški večje od 1 ( $e K/S > 1$ ), ekonomska neto sedanja vrednost je pozitivna ( $ENPV > 0,0$  EUR), istočasno pa je ekonomska interna stopnja donosa večja od uporabljene socialne diskontne stopnje ( $EIRR > SDS = 4,0\%$ ).

**Na podlagi dobljenih rezultatov ekonomske analize smo prišli do sklepa/potrditve, da je izvedba projekta ekonomsko upravičena oziroma upravičena na podlagi Analize stroškov in koristi, saj je njegova izvedba družbeno ekonomsko koristna. Če pa upoštevamo še vse koristi, ki se jih ne da denarno ovrednotiti in bi jih prinesla izvedba projekta, ter vse stroške v primeru njegove neizvedbe vidimo, da je na podlagi Analize stroškov in koristi (ekonomske analize), smiselno in ekonomsko upravičeno izvesti projekt »Nakup šolskih kombijev«.**

### 6.7.2.3 Analiza občutljivosti in tveganj

#### 6.7.2.3.1 Analiza občutljivosti

V času obratovanja/uporabe so dejanski poslovni rezultati le redko enaki tistim, ki so načrtovani v investicijski dokumentaciji. Vseh dogodkov namreč ne moremo vnaprej predvideti, zato načrtujemo le bolj ali manj verjetne rezultate in na njihovi osnovi izračunamo kazalnike upravičenosti projekta. Ravno zaradi negotovosti, s tem pa tudi

tveganosti takšnih ocen, je pri presojanju upravičenosti izvedbe projekta pomembno tudi, da ugotovimo, koliko se lahko spremenijo posamezni stroški in prihodki, da projekt, katerega upravičenost dokazujemo s pomočjo izbranih kriterijev, ne postane še bolj finančno neupravičen. Cilj analize občutljivosti je opredeliti kritične spremenljivke projekta.

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

- investicijski stroški,
- odhodki iz obratovanja (obratovalni stroški) ter
- prihodki/prihranki iz obratovanja (v okviru ekonomske analize so upoštevne tudi prihodki od družbeno ekonomskih koristi projekta).

Analizo občutljivosti smo izvedli tako, da smo ključne spremenljivke projekta spreminjali za +1,0% in -1,0%, 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 priložniku za izdelavo Analize stroškov in koristi (Guide CBA), je predlagano, da so kot kritične spremenljivke obravnavane tiste, katerih 1,0% sprememba ima za posledico 1,0% spremembo prvotne vrednosti neto sedanje vrednosti (NPV) in interne stopnje donosa (IRR).

### I. Občutljivost interne stopnje donosa in neto sedanje vrednosti na spremembo ključnih/preizkušenih spremenljivk v okviru finančne in ekonomske analize

Tabela 22: Analiza občutljivosti interne stopnje donosa (IRR) in neto sedanje vrednosti (NPV) na spremembo ključnih/preizkušenih spremenljivk v okviru finančne in ekonomske analize.

Preizkušena sprejemljiva	Finančna interna stopnja donosa (FIRR)					Finančna neto sedanja vrednost (FNPV)				
	Bazična vrednost	Sprememba	Vrednost	% spremembe	kritičnost spremenljivke	Bazična vrednost	Sprememba	Vrednost	% spremembe	kritičnost spremenljivke
Investicijski stroški	-0,16%	1,0%	-0,29%	75,56%	KRITIČNA	86.777,48 €	1,0%	90.010,31 €	3,73%	KRITIČNA
	-0,16%	-1,0%	-0,04%	-76,63%	KRITIČNA	86.777,48 €	-1,0%	83.544,65 €	-3,73%	KRITIČNA
Odhodki iz obratovanja	-0,16%	1,0%	-0,04%	-75,87%	KRITIČNA	86.777,48 €	1,0%	84.412,43 €	-2,73%	KRITIČNA
	-0,16%	-1,0%	-0,29%	76,32%	KRITIČNA	86.777,48 €	-1,0%	89.142,54 €	2,73%	KRITIČNA
Prihodki iz obratovanja	-0,16%	1,0%	0,00%	0,00%	NI KRITIČNA	86.777,48 €	1,0%	86.777,48 €	0,00%	NI KRITIČNA
	-0,16%	-1,0%	-0,16%	0,00%	NI KRITIČNA	86.777,48 €	-1,0%	86.777,48 €	0,00%	NI KRITIČNA

Preizkušena sprejemljiva	Ekonomska interna stopnja donosa (EIRR)					Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV)				
	Bazična vrednost	Sprememba	Vrednost	% spremembe	kritičnost spremenljivke	Bazična vrednost	Sprememba	Vrednost	% spremembe	kritičnost spremenljivke
Investicijski stroški	11,46%	1,0%	11,28%	-1,59%	KRITIČNA	78.765,54 €	1,0%	77.420,88 €	-1,71%	KRITIČNA
	11,46%	-1,0%	11,65%	1,62%	KRITIČNA	78.765,54 €	-1,0%	80.110,20 €	1,71%	KRITIČNA
Odhodki iz obratovanja	11,46%	1,0%	11,60%	1,21%	KRITIČNA	78.765,54 €	1,0%	80.372,61 €	2,04%	KRITIČNA
	11,46%	-1,0%	11,32%	-1,21%	KRITIČNA	78.765,54 €	-1,0%	77.158,47 €	-2,04%	KRITIČNA
Prihodki iz obratovanja ter družbeno ekonomske koristi	11,46%	1,0%	11,64%	1,52%	KRITIČNA	78.765,54 €	1,0%	80.223,64 €	1,85%	KRITIČNA
	11,46%	-1,0%	11,29%	-1,50%	KRITIČNA	78.765,54 €	-1,0%	77.307,44 €	-1,85%	KRITIČNA

Iz zgornje tabele je razvidno, da sta FNPV in FIRR znotraj mej občutljivosti le pri ključni/preizkušeni spremenljivki prihodki iz obratovanja, saj se pri povečanju oziroma zmanjšanju le-te za 1,0%, tako FNPV kot tudi FIRR spreminjata za manj kot 1,0%. FNPV in FIRR pa nista znotraj mej občutljivosti pri ključnih/preizkušenih spremenljivkah investicijski stroški in odhodkih iz obratovanja, saj se tako FNPV kot tudi FIRR spreminjata za več kot 1,0%, pri povečanju oziroma zmanjšanju posamezne ključne/preizkušene spremenljivke. Iz navedenega je razvidno, da sta po finančni analizi ključni/preizkušeni spremenljivki investicijski stroški in odhodkih iz obratovanja tudi kritični spremenljivki projekta. Najbolj značilen vpliv na spremembo FIRR in FNPV ima ključna/preizkušena spremenljivka investicijski stroški.

Iz tabele je ravno tako razvidno, da EIRR in ENPV nista znotraj mej občutljivosti pri nobeni izmed ključnih/preizkušenih spremenljivk projekta, saj se tako EIRR kot tudi ENPV ob spremembi posamezne ključne/preizkušene spremenljivke za 1,0%, spreminjata za več kot 1,0%. Iz navedenega je razvidno, da so vse ključne/preizkušene spremenljivke po ekonomski analizi tudi kritične spremenljivke projekta. Najbolj značilen vpliv na spremembo EIRR in ENPV ima ključna/preizkušena spremenljivka odhodki iz obratovanja.

## II. Izračun mejnih vrednosti za kritične spremenljivke

V nadaljevanju smo za kritične spremenljivke v okviru finančne in ekonomske analize izračunali njihove mejne vrednosti. Mejna vrednost je odstotna sprememba kritične spremenljivke, na podlagi katerih finančna oziroma ekonomska neto sedanja vrednost postane nič, pri ostalih nespremenjenih parametrih.

Tabela 23: Mejne vrednosti za posamezne kritične spremenljivke v okviru finančne in ekonomske analize.

Kritične spremenljivke	FINANČNA ANALIZA			EKONOMSKA ANALIZA		
	Diskontirane vrednosti kritičnih spremenljivk			Diskontirane vrednosti kritičnih spremenljivk		
	Bazična vrednost	ENPV = 0	% spremembe	Bazična vrednost	ENPV = 0	% spremembe
Investicijski stroški	323.283,15 €	236.505,67 €	-26,8%	227.751,71 €	306.517,25 €	34,6%
Odhodki iz obratovanja	- 236.505,67 €	- 323.283,15 €	-36,7%	- 160.707,19 €	- 81.941,66 €	49,0%
Prihodki iz obratovanja ter družbeno ekonomske koristi	NI KRITIČNA			145.810,06 €	67.044,52 €	-54,0%

Vrednost kazalnika FNPV bi postala 0,00 EUR, v kolikor bi se diskontirani investicijski stroški zmanjšali za 26,8% ali če bi se odhodki iz obratovanja zmanjšali za 36,7%, ob predpostavki da bi vrednosti ostalih parametrov ostale nespremenjene.

Vrednost kazalnika ENPV bi postala 0,00 EUR, v kolikor bi se diskontirani investicijski stroški povečali za 34,6% ali če bi se odhodki iz obratovanja povečali za 49,0% ali če bi se diskontirani prihodki iz obratovanja ter družbeno ekonomske koristi projekta zmanjšale za 54,0%, ob predpostavki da bi vrednosti ostalih parametrov ostale nespremenjene.

## III. Rezultati in sklep analize občutljivosti

Na podlagi izvedene analize občutljivosti v okviru finančne analize ugotavljamo, da sta ključni/preizkušeni spremenljivki investicijski stroški in odhodki iz obratovanja tudi kritični spremenljivki projekta, ter da ključna/preizkušena spremenljivka prihodki iz obratovanja ni kritična spremenljivka projekta. Analiza občutljivosti v okviru ekonomske analize pa pokaže, da so vse ključne/preizkušene spremenljivke projekta tudi kritične spremenljivke projekta, saj bistveno spreminjajo tako ENPV kot tudi EIRR. Navedeno pomeni, da bo potrebno v času izvedbe projekta ter tudi v času obratovanja vsem kritičnim spremenljivkam projekta tako v okviru finančne kot tudi ekonomske analize nameniti večjo pozornost in preprečiti tveganja, da bi prišlo do sprememb njihovih predvidenih vrednosti. Za posamezno kritično spremenljivko je bila izračunana mejna vrednost, ki nam pove, % spremembe kritične spremenljivke na podlagi katerega bo FNPV oziroma ENPV projekta postala 0,00 EUR, kar je predstavljeno predhodno.

### 6.7.2.3.2 Analiza tveganj

Analiza tveganj je ocenjevanje verjetnosti, da projekt ne bo dosegel pričakovanih rezultatov oziroma učinkov. **Vrste tveganj**, ki se pojavljajo pri izvedbi projekta so:

- ⇒ tveganje razvoja in splošna tveganja,

- ⇒ tveganje v času izvajanja ter
- ⇒ tveganje v času obratovanja.

Tveganja so opredeljena glede na oceno tveganja:

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

## I. Opis faktorjev tveganja z opredelitvijo ukrepov za obvladanje tveganj

TVEGANJE	OPIS TVEGANJA	UKREPI ZA OBVLADOVANJE TVEGANJ Ukrepi za omejitev in obvladanje tveganja
<b>TVEGANJE RAZVOJA IN SPLOŠNA TVEGANJA</b>		
<b>TVEGANJE POVEZANO Z VODENJEM PROJEKTA</b>	Tveganje lahko nastopi zaradi neizkušenosti in/ali preobremenjenosti in strokovne usposobljenosti odgovorne vodje projekta. Pri tem gre predvsem za tveganje neuspešnega vodenja in pravočasne priprave in zaključka projekta, sprejemanja napačnih odločitev, nejasnega delegiranja nalog in opredelitve odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu ipd. Pri preobremenjenosti vodje projekta gre predvsem za tveganje neuspešnega vodenja in izvedbe projekta ter ne-zagotavljanja primerne spremljanja in posledično ne sprotne reševanja problemov ipd. V primeru, da je za odgovorno vodjo imenovana strokovno usposobljena oseba in da le-ta ni preobremenjena z drugimi nalogami ter da ima na razpolago ne preobremenjeno in usposobljeno delavno skupino za pripravo in izvedbo projekta, je nastop tveganja malo verjetno.	Tveganje preobremenjenosti in strokovne usposobljenosti vodje projekta se je/bo omejilo tako, da je/bo vodja projekta imela ustrezno kadrovske podpora pri izvedbi projekta. Vodja projekta je tudi sama ustrezno usposobljen za vodenje takšnega projekta. Za izvedbo projekta je tako predvidena delavna skupina, sestavljena iz predstavnikov investitorja, upravljavcev in zunanjih svetovalcev.
<b>TVEGANJE PRIDOBIVANJA DOKUMENTACIJE IN NAČRTOVANJA</b>	Tveganje je povezano s pridobivanjem dokumentacije. Pri tem gre predvsem za tehnično in investicijsko dokumentacijo, dokumentacijo s področja varstva okolja, prostorske akte ipd. Drugi dejavniki, ki vplivajo na tveganja, so povezani z obsegom vrednosti projekta, kompleksnostjo projekta, lokacijo izvajanja aktivnosti, zakonodajo na področju predmetnih posegov ipd. Tveganje povezano z načrtovanjem je vezano na racionalnost in/ali funkcionalnost tehnične rešitve ter ustreznost ocene investicijskih stroškov projekta. V primeru, da gre za drag, kompleksen projekt, za katerega je potrebna zahtevna in obsežna dokumentacija, je nastop tveganja zelo verjeten, v obratnem primeru je tveganje manjše. Če pa je navedeno v času izdelave investicijske dokumentacije že vse pridobljeno, je nastop tveganja malo verjetno.	Tveganje pridobivanja investicijske in tehnične dokumentacije se je omenilo in zmanjšalo s temeljito preverbo potrebne dokumentacije že pred pričetkom projekta, kar pomeni, da se je to tveganje, ki bi lahko vplivalo na časovno izvedbo projekta, omejilo in odpravilo. Ker gre za nakup e-kombijev ni potrebna pridobitev zahtevne tehnične dokumentacije. Z izdelavo DIIP je bil projekt tudi vključen v NRP in proračun občine.  Za vse dele projekta se je s strani delavne skupine preverjalo finančno konstrukcijo projekta, da ne bi prišlo do visokega skoka investicijskih stroškov, ki jih investitor ne bi zmoget pokriti. S tem se je omejilo nastop tveganja neustrezne, previsoke cene projekta. Za izvedbo projekta je tako pridobljena že vsa potrebna dokumentacija.
<b>TVEGANJE PRIDOBIVANJA SOGLASIJ, MNENJ IN DOVOLJENJ TER UPRAVNA TVEGANJA</b>	Tveganje je vezano na pridobivanje soglasij, mnenj in dovoljenj. Upravna tveganja so tudi vezana na morebitne zamude v postopkih pridobivanja soglasij, mnenj in dovoljenj.	Tveganje pridobivanja dovoljenj in soglasij/mnenj ni, saj gre za nakup kombijev na električni pogon in ne za poseg v prostor.
<b>TVEGANJE USKLAJENOSTI PROJEKTA S CILJI, STRATEGIJAMI, POLITIKAMI IN ZAKONODAJO</b>	Tveganje je vezano na skladnost projekta s cilji, strategijami in politikami občine, regije in države. Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: neusklajenost projekta s cilji in strategijo investitorja, neusklajenost projekta z občinskimi, regijskimi, državnimi in EU strategijami in z veljavno zakonodajo ipd. V kolikor je projekt usklajen z vsemi strategijami, cilji in politikami ter zakonodajo, pomeni manjšo verjetnost tveganja.	Tveganje usklajenosti projekta s cilji, strategijami in politikami ne obstaja, saj je projekt usklajen s cilji, strategijami in politikami ter zakonodajo investitorja, občine, regije in države, kar je ustrezno obrazloženo v investicijski dokumentaciji.

<p><b>REGULATIVNA IN DRUGA SPLOŠNA TVEGANJA</b></p>	<p>Tveganje je vezano na nepričakovane politične ali regulativne dejavnike ter odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta (npr. vpliv na kvaliteto življenjskega okolja prebivalcev ipd.). Tveganje vpliva predvsem na zaustavitev ali le na zastoj projekta in s tem podaljšanje roka njegove izvedbe. V kolikor tega tveganja ni zaznati, je verjetnost nastopa tveganja malo verjetna.</p>	<p>Tveganje zaradi nestabilnih političnih dejavnikov ter odklonilnega javnega mnenja ne obstaja, saj je projekt usklajen s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo investitorja, občine, regije in države ter ima pozitivno javno mnenje, tako s politične strani kot tudi s strani javnosti. Tveganje odklonilnega javnega mnenja se je v prihodnje tudi omejilo s pripravo učinkovitega komunikacijskega načrta ter obveščanja javnosti.</p>
<p><b>TVEGANJE V ČASU IZVAJANJA PROJEKTA</b></p>		
<p><b>TVEGANJE IZVEDBE PROJEKTA (TVEGANJA V ČASU NABAVE)</b></p>	<p>Na tveganje izvedbe projekta vpliva večje število dejavnikov, in sicer: izvedba postopka dobavitelja kombijev na električni pogon, sprejemanje ustreznih sklepov in aktov ter oddaje naročila izbranemu dobavitelju, zanesljivost in finančna stabilnost izbranega dobavitelja, povečanje investicijskih stroškov projekta v fazi izvajanja ipd.</p> <p>Tveganja povezana s postopkom izbora dobavitelja kombijev na električni pogon so predvsem vezana na zamudo pri izvedbi postopka izbora, neuspešnosti postopka ter morebitni sodi postopki, kar bi pomembno vplivalo na časovni načrt izvedbe projekta.</p> <p>Tveganja v času dobave in nabave kombijev na električni pogon so predvsem povezana s tveganjem v zvezi z izbranim dobaviteljem (z njihovo finančno stabilnostjo, pomanjkanjem virov, neizkušenostjo ipd.), tveganji prekoračitve investicijskih stroškov projekta ter tveganji pri izvedbi posameznih aktivnosti v okviru projekta.</p> <p>V primeru, da se predvideva probleme v postopku izbora dobavitelja kombijev na električni pogon, da gre za zahteven projekt, da izbrani dobavitelj nima dovolj izkušenj, da predvidevamo nezanesljivost izbranega dobavitelja, je verjetnost nastopa tveganja zelo verjetna.</p>	<p>Tveganje izvedbe postopka izbora dobavitelja kombijev na električni pogon in zamude njegove izvedbe se lahko pojavi, v kolikor bi bila RD nestrokovno pripravljena in/ali izpeljan postopek izbora dobavitelja kombijev na električni pogon. Za omejitev tveganja se bo skrbno pripravilo RD in izpeljalo postopek izbora dobavitelja in za oddajo ostalih del skladno z ZJN-3. Za izvedbo postopka izbora dobavitelja kombijev na električni pogon se bo zagotovilo ustrezen, strokoven in izkušen kader, ki ima izkušnje in reference z izpeljavo takšnih postopkov skladno z ZJN-3. Ravno tako se je z izdelavo kvalitetne RD in izvedbe postopka izbora dobavitelja kombijev na električni pogon preprečilo morebitne sodne spore/postopke.</p> <p>Tveganje v času nabave in dobave kombijev na električni pogon vezano na zanesljivost izbranega dobavitelja se bo omejilo s pripravo ustreznih, kakovostnih RD za izvedbo postopka izbora, s tem da se je iz izbora izločilo nezanesljive, finančno slabe (nestabilne) potencialne dobavitelje ter dobavitelje, ki ne bodo imeli ustreznih, specifičnih referenc glede na naravo projekta.</p> <p>Skozi celotno obdobje izvedbe projekta se bo stalno spremljalo potek aktivnosti in spremljalo rezultate in finančno realizacijo projekta ter ustrezno ukrepa v primeru odstopanj. S tem se bo skušalo omejiti tveganje prekoračitve investicijskih stroškov projekta. Rast investicijskih stroškov je zelo pomembna spremenljivka projekta.</p> <p>S stalnim spremljanjem izvajanja aktivnosti v okviru projekta, sprotnim reševanjem nastalih problemov, konstruktivnega dialoga med vsemi vključenimi v projektne aktivnosti ipd. se bo omejilo tudi tveganje zamude pri dobavi kombijev na električni pogon. Poleg tega se bo od izbranega dobavitelja kombijev na električni pogon zahtevalo ustrezne garancije oziroma finančna zavarovanja za čas trajanja pogodbe in za čas garancijske dobe po dobavi kombijev na električni pogon.</p>
<p><b>TVEGANJE USPEŠNEGA IN PRAVOČASNEGA PREVZEMA NOVIH KOMBijEV NA ELEKTRIČNI POGON ZA PREVOZ ŠOLARJEV</b></p>	<p>Tveganje je povezano s tveganjem uspešnega in pravočasnega prevzema novih kombijev na električni pogon.</p> <p>Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: vrsta vozila, izkušnje dobavitelja vozila ter izkušnje investitorja.</p>	<p>Navedeno tveganje se bo omejilo s sprotnim reševanjem nastalih problemov pri izvajanju aktivnosti, konstruktivnega dialoga med dobaviteljem in investitorjem, morebitnimi operativnim sestanki in v prostorih investitorja ipd. Poleg tega se bo od izbranega dobavitelja kombijev na električni pogon že v času podpisa pogodbe zahtevalo ustrezne garancije. Ravno tako se bo v pogodbo vključilo tudi pogodbeno kazen v primeru zamude pri dobavi kombijev na električni pogon.</p>
<p><b>TVEGANJE FINANCIRANJA PROJEKTA</b></p>	<p>Tveganje je povezano s tveganjem financiranja projekta s strani investitorja.</p> <p>Če ima investitor zadostna finančna sredstva, da lahko sam nadomešča nižje prihodke projekta ali izgubo virov financiranja, da ima dobre rezultate prejšnjega delovanja, je verjetnost nastanka tveganja malo verjetna. V obratnem primeru je nastanek tveganja zelo verjeten.</p>	<p>Ker investitor nima zadostnih finančnih virov, da bi sam z lastnimi sredstvi financiral celotno izvedbo projekta, je/bo tveganje omejil s pripravo kakovostne investicijske in ostale dokumentacije ter vloge na JP VPPŠ-2025 Borzena za pridobitev nepovratnih finančnih spodbud iz Podnebnega sklada.</p>

TVEGANJE V ČASU OBRATOVANJA		
<b>POSLOVNA IN FINANČNA TVEGANJA V ČASU OBRATOVANJA</b>	<p>Poslovna tveganja so vezana na povpraševanje, število uporabnikov na ciljnih trgih, cene storitve, izpolnjevanje standardov, ki so potrebni za opravljanje dejavnosti ipd. Poslovnih tveganj ni, saj bodo novi kombiji na električni pogon namenjeni prevozu šolskih otrok, ki je brezplačen in je javna storitev, ki jo zagotavlja občina oziroma njeni javni zavodi.</p> <p>Finančna tveganja v času obratovanja pa so povezana tudi z višjimi stroški vzdrževanja in upravljanja od predvidenih ter z nezmožnostjo investitorja za pokrivanje primanjkljaja za zagotavljanje sredstev za vzdrževanje in upravljanje novih kombijev na električni pogon.</p>	<p>Ni tveganj, saj bodo rezultati projekta, tj. nabavljeni novi kombiji na električni pogon, namenjeni izvajanju javne službe organiziranih šolskih prevozov.</p> <p>Tveganje vezano na višje stroške vzdrževanja in upravljanja se bo omejilo z ustrezno opredelitvijo želene kvalitete in ustreznih garancij za nadomestne dele ter samo baterijo v RD v okviru izvedbe naročila za izbor dobavitelja kombijev na električni pogon, z izvajanje rednega vzdrževanja, z zagotavljanjem zadostnih finančnih sredstev za redno vzdrževanje, z izvajanjem racionalizacije pri izvajanju vzdrževanja ipd.</p> <p>Tveganje vezano na nezmožnost investitorja za pokrivanje primanjkljaja za zagotavljanje sredstev za vzdrževanje in upravljanje se bo omejilo z vključevanjem le-teh v lastnem vsakoletnem proračunu občine in finančni načrt posameznega javnega zavoda, saj bodo tako investitor kot tudi upravljavci zagotoviti zadostna likvidna sredstva za nemoteno vzdrževanje in upravljanje novih kombijev na električni pogon. Iz finančnih izračunov je tudi razvidno, da bodo imeli upravljavci z novimi kombiji na električni pogon prihranke na stroški izvajanja šolskih prevozov, kar pomeni, da je to tveganje minimalno.</p>
<b>TVEGANJE KAKOVOSTI DOBAVLJENIH VOZIL TER POSLEDIČNO STROŠKOV REDNEGA VZDRŽEVANJA</b>	<p>Tveganje je povezano s težavami s kakovostjo izvajanja storitev rednega vzdrževanja novih kombijev na električni pogon. Tveganje bi lahko nastopilo z neustreznim vzdrževanjem le-teh ter neusposobljenostjo oseb, ki z njimi upravljajo.</p>	<p>Tveganje vezano na kakovost storitev rednega vzdrževanja novih kombijev na električni pogon s strani upravljavcev se bo omejilo s pripravo ustreznega plana rednega vzdrževanja pri pooblaščenem servisu, z ustreznimi izkušnjami in znanjem za vzdrževanje električnih vozil. Odgovorne osebe investitorja in upravljavcev pa bodo stalno spremljale dogajanje in ustrezno ukrepale v primeru odstopanj oziroma problemov.</p>
<b>TVEGANJE KORIŠČENJA KAPACITET IN DOSEGANJA DRUŽBENO EKONOMSKIH KORISTI</b>	<p>Tveganje je povezano z oceno tveganja koriščenja novih kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok ter doseganja družbeno ekonomskih koristi. Dejavniki tveganja so: višina planiranih družbeno ekonomskih koristi ter doseženi cilji projekta.</p>	<p>Kot že navedeno predhodno pod poslovnimi tveganji se ocenjuje, da tveganje vezano na koriščenje novih kombijev na električni pogon ter doseganja družbeno ekonomskih učinkov projekta ne obstaja.</p> <p>Po izvedbi projekta in s pričetkom uporabe novih kombijev na električni pogon za prevoz šolskih otrok se bo ustrezno poskrbelo tudi za tveganje doseganja planiranih družbeno ekonomskih koristi ter ciljev projekta. Že sama tehnologija delovanja novih kombijev bo omogočala doseganje ekonomskih ciljev vezanih na zmanjšanje onesnaževanja okolja z emisijami TGP, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> in trdnimi delci. Poskrbelo se bo za ustrezno in primerno upravljanje, spremljanje rezultatov projekta ipd.</p>
<b>OKOLJSKA TVEGANJA</b>	<p>Okoljska tveganja se nanašajo tako na negativne vplive projekta na okolje kot tudi na spremembe zakonodaje in standardov na področju varstva okolja.</p>	<p>Okoljska tveganja bodo omejena z izvedbo različnih preventivnih ukrepov v času obratovanja.</p>

## II. Točkovanje in rangiranje faktorjev tveganja

Faktorji tveganja imajo določeno utež (ponder) glede na tveganje, ki ga predstavljajo za uresničitev projekta. Faktorji tveganja so točkovani na podlagi ocene tveganja. Stopnja tveganja je seštevek ponderiranih ocen tveganja in je prikazana v odstotkih glede na največje možno število točk. Nižji delež vseh možnih točk pomeni nižjo stopnjo tveganja. V analizi tveganja smo izračunali pripadajočo stopnjo tveganja projekta za scenarij »z investicijo«. Pri vrednotenju tveganj smo upoštevali ugotovitve do katerih smo prišli tako na podlagi finančne kot tudi ekonomske (CBA/ASK) analize.

### III. Rezultati in sklep analize tveganj

Iz izračuna **stopnje tveganja** izhaja, da projekt, ocenjen po zgoraj opisanih faktorjih tveganja, dosega **21,3%** vseh možnih točk, kar je **nizka in sprejemljiva stopnja tveganja**.

Tabela 24: Izračun stopnje tveganja projekta.

Vrsta tveganja	Koefficient pomembnosti tveganja (ponder)	Maksimalno možno število točk	Projekt	
			Ocena tveganja	Rezultat
T1 Tveganje povezano z vodenjem projekta (odgovornim vodjo)	2	6	1,0	2,0
T2 Tveganje pridobivanja dokumentacije in načrtovanje	2	6	0,0	0,0
T3 Tveganja pridobitavnja soglasij, mnenj in dovoljenj ter upravna tveganja	2	6	0,0	0,0
T4 Tveganje usklajenosti s cilji, strategijami, politikami in z zakonodajo	1	3	0,0	0,0
T5 Regulativna in druga splošna tveganja	1	3	0,0	0,0
<b>Tveganje razvoja projekta in splošna tveganja</b>		24		2,0
T6 Tveganje izvedbe projekta (tveganje v času nabave)	3	9	1,5	4,5
T7 Tveganje uspešnega in pravočasnega prevzema novih e-kombijev	3	9	1,5	4,5
T8 Tveganje financiranja projekta	3	9	1,5	4,5
<b>Tveganje v času izvajanja</b>		27		13,5
T9 Poslovna in finančna tveganja obratovanja	3	9	0,5	1,5
T10 Tveganje kakovosti dobavljenih vozil in višine stroškov rednega vzdrževanja	3	9	0,5	1,5
T11 Tveganje upravljanja, koriščenja in doseganja družbeno ekonomskih koristi	3	9	0,0	0,0
T12 Okoljska tveganja	3	9	0,0	0,0
<b>Tveganje v času obratovanja</b>		36		3,0
<b>Skupaj število točk</b>		87		18,5
<b>STOPNJA TVEGANJA (delež od max možnih točk)</b>				<b>21,3%</b>

Z vidika analize tveganja lahko zaključimo, da je projekt najbolj tvegan predvsem z vidika tveganj v času izvajanja, in sicer z vidika T6-Tveganje izvedbe projekta (tveganje v času nabave novih kombijev na električni pogon), T7-Tveganja uspešnega in pravočasnega prevzema novih kombijev na električni pogon in T8-Tveganje financiranja projekta. Z ostalih vidikov faktorjev tveganja, pa je projekt manj tvegan. **Zaključimo lahko, da projekt tako z razvojnega vidika kot tudi z vidika izvedljivosti in obratovanja, predvsem pa z vidika doseganja družbeno ekonomskih koristi, ne predstavlja visokega tveganja ter je izvedba projekta na podlagi analize tveganj ekonomsko upravičena.**

## 7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJEVANJA PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

### 7.1 Potrebna investicijska, projektna in druga dokumentacija

#### 7.1.1 Potrebna investicijska dokumentacija

Vrsta in vsebina potrebne investicijske dokumentacije v postopku investiranja je v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavno investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS 60/06, 54/10 in 27/16) odvisna od mejne vrednosti investicije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost v času njene priprave. Za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo po stalnih cenah pod 500.000,00 EUR z DDV je potrebno zagotoviti:

⇒ **DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP)**

Skladno s drugo točko 4. člena UEM je potrebno za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo v stalnih cenah pod 500.000,00 EUR z DDV zagotoviti le DIIP, ki pa mora vsebovati vse ključne prvine, ki so potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov, tj. DIIP z izdelano, toda ustrezno prilagojeno finančno in ekonomsko analizo, analizo odvisnosti in tveganj, s katerimi se oceni in utemelji ekonomsko upravičenost izvedbe optimalnega scenarija »z investicijo«. S tem se zadosti zakonskim zahtevam, ki jih narekuje 10. člen UEM, in lahko DIIP predstavlja osnovo za odločanje o izvedbi projekta pod optimalnim scenarijem »z investicijo«.

Z izdelavo DIIP-a januarja 2026 in njegovo potrditvijo je bila izdelana vsa investicijska dokumentacija, ki jo je potrebno izdelati na podlagi UEM. **Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) se je štelo za Investicijski program (IP)** ter je predstavljal osnovo za odločanje o investiciji.

Zaradi spremembe ključnih predpostavk projekta (spremembe vrednosti in virov financiranja projekta, saj se je do izdelave tega dokumenta pridobilo že informativno ponudbo za nakup 5ih kombijev na električni pogon) ter predvidene prijave projekta na »Javni poziv za spodbude občinam za nakup novih vozil za prevoz potnikov in šolarjev (oznaka: JP VPPŠ-2025)«, ki ga je Borzen objavil dne 30.05.2025, s spremembami javnega poziva (Uradni list RS, št. 39/25, 88/25 in 16/26), se je skladno s 6. členom UEM pripravilo noveliran investicijski program (NIP), saj je bil dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) obravnavan kot investicijski program (IP).

Potrebna investicijska dokumentacija (ID)	Odgovorni za izdelavo	Predviden rok
Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)	Občina Ajdovščina	01/2026
Noveliran investicijski program (IP)	Občina Ajdovščina	v teku

#### 7.1.2 Potrebna projektna in druga dokumentacija

Za izvedbo projekta ni potrebno izdelati projektne dokumentacije, saj gre za nakup 5ih kombijev na električni pogon, kategorije M1 (8+1), za prevoz šolskih otrok. Potrebno je pripraviti le ustrezno specifikacijo »zelenih, brezemisijevih« vozil/kombijev, ki bo kasneje tudi podlaga za izvedbo javnega naročila (bo del razpisne dokumentacije).

Za izvedbo projekta je potrebno pripraviti razpisno dokumentacijo za izvedbo javnega naročila, in sicer:

⇒ Priprava RD in izvedba JN za izbor dobavitelja 5ih kombijev na električni pogon

Za izdelavo razpisne dokumentacije bo zadolžen investitor Občina Ajdovščina.

Potrebna razpisna dokumentacija (RD)	Odgovorni za izdelavo	Predviden rok
Priprava RD in izvedba JN za izbor dobavitelja 5ih kombijev na električni pogon	Občina Ajdovščina	04/2026

## 7.2 Ugotovitev smiselnosti izvedbe projekta

**Noveliran investicijski program (NIP) je pokazal upravičeno izvedbo projekta »Nakup šolskih kombijev« ter da projekt zelo dobro uresničuje javni interes na področju trajnostne mobilnosti in prilaganja na podnebne spremembe ter da zasleduje in uresničuje cilje občinskih, regijskih, državnih in tudi EU razvojnih strategij in programov.**

Investitorju se predlaga, da se noveliran investicijski program (NIP) potrdi in da se odloči za nadaljevanje izvajanja predvidenih aktivnosti v okviru časovnega načrta za izvedbo projekta pod scenarijem »z investicijo«. Odločitev o nadaljevanju izvedbe projekta »Nakup šolskih kombijev« pa je odvisna od investitorja.