

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)

(minimalna vsebina v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016))

Naslov investicijskega projekta:

**REKONSTRUKCIJA LC 078031
CESTA SLANIKOVA BAJTA – TROTOV KRIŽ – LIBELIČE,
ODSEK POGOREVC – JANKOV KRIŽ**

Ravne na Koroškem, januar 2019

Naziv investicijskega projekta: Rekonstrukcija občinske ceste LC 078031 cesta
Slanikova bajta – Trotov križ – Libeliče, odsek Pogorevc
– Jankov križ

Investitor: Občina Ravne na Koroškem

Odgovorna oseba investitorja: Občina Ravne na Koroškem
(ime, priimek, podpis, žig) Župan, dr. Tomaž Rožen

Skrbnik investicijskega projekta: mag. Sabina Hrašnan, Višja svetovalka I
(ime, priimek, podpis)

Izdelovalka investicijskega
dokumenta: mag. Sabina Hrašnan, Višja
(ime, priimek, podpis) svetovalka I

Datum izdelave dokumenta: januar 2019

KAZALO:

<u>1</u>	<u>NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE.....</u>	<u>4</u>
<u>1.1</u>	<u>OPREDELITEV INVESTITORJA.....</u>	<u>4</u>
<u>1.2</u>	<u>IZDELOVALEC DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA</u>	<u>4</u>
<u>1.3</u>	<u>BODOČI UPRAVLJAVEC</u>	<u>5</u>
<u>1.4</u>	<u>DATUM IZDELAVE DIIP-A</u>	<u>5</u>
<u>2</u>	<u>ANALIZA STANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE</u>	<u>6</u>
<u>2.1</u>	<u>OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU</u>	<u>6</u>
<u>2.2</u>	<u>UVODNA PREDSTAVITEV PROJEKTA</u>	<u>7</u>
<u>2.3</u>	<u>OBSTOJEČE STANJE</u>	<u>7</u>
<u>2.4</u>	<u>ORGANIZIRANOST IZVAJANJA GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽB V OBČINI RAVNE NA KOROŠKEM</u>	<u>8</u>
<u>2.5</u>	<u>TEMELJNI RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO</u>	<u>8</u>
<u>3</u>	<u>OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI</u>	<u>9</u>
<u>3.1</u>	<u>RAZVOJNE MOŽNOSTI</u>	<u>9</u>
<u>3.2</u>	<u>UGOTOVITEV CILJEV INVESTICIJE.....</u>	<u>9</u>
<u>3.3</u>	<u>UGOTOVITEV USKLAJENOSTI Z EVROPSKIMI IN DRŽAVNIMI STRATEGIJAMI TER REGIONALNIM PROGRAMOM ZA KOROŠKO RAZVOJNO REGIJO 2014 - 2020</u>	<u>9</u>
3.3.1	SKLADNOST S STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE (SRS) ZA OBDOBJE 2014-2020	9
3.3.2	SKLADNOST S PROGRAMOM DRŽAVNIH RAZVOJNIH PRIORITET IN INVESTICIJ RS ZA OBDOBJE 2014-2017 (DRPi)	10
3.3.3	SKLADNOST Z OPERATIVNIM PROGRAMOM ZA IZVAJANJE EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014-2020	10
3.3.4	SKLADNOST Z REGIONALNIM RAZVOJNIM PROGRAMOM ZA KOROŠKO RAZVOJNO REGIJO 2014-2020 (RRP)	10
3.3.5	SKLADNOST S POLITIKO UREJANJA PROSTORA SLOVENIJE	NAPAKA! ZAZNAMEK NI DEFINIRAN.
<u>4</u>	<u>UGOTOVITEV RAZLIČNIH VARIANT, VENDAR NAJMANJ MINIMALNE VARIANTE OZIROMA VARIANTE "BREZ" INVESTICIJE IN VARIANTE "Z" INVESTICIJO</u>	<u>12</u>
<u>5</u>	<u>OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....</u>	<u>13</u>
<u>5.1</u>	<u>OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE.....</u>	<u>13</u>
<u>5.2</u>	<u>OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV</u>	<u>15</u>
5.2.1.	INVESTICIJSKA VREDNOST PO STALNIH CENAH ZA CELOTNO INVESTICIJO, UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE	15

5.2.2. PRIKAZ (NE)UPRAVIČENIH STROŠKOV 16

5.2. NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI..... 16

6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO 17

6.2. PREDHODNA DOKUMENTACIJA 17

6.3. LOKACIJA 17

6.4. OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE 18

6.5. OPIS POMEMBNEJŠIH VPLIVOV INVESTICIJE V OKOLJE..... 20

6.6. KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO 22

6.7. PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA IN DRUGI MOŽNI RESURSI..... 23

6.8. EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA..... 23

6.9. FINANČNA ANALIZA..... 24

6.10. EKONOMSKE ANALIZE 25

6.11. PRIKAZ FINANČNIH TOKOV IN DENARNEGA TOKA..... 28

**7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE
INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE 30
DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM 30**

7.1. POTREBNA INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA 30

1 NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

1.1 Opredelitev investitorja

Investitor:	OBČINA RAVNE
Naslov:	Gačnikova pot 5 2390 Ravne na Koroškem
Telefon:	+386 2 8216000
Faks:	+386 2 8216001
E-mail:	obcina@ravne.si
Spletna stran:	www.ravne.si
Odgovorni vodja za izvedbo investicije:	mag. Sabina Hrašnan, Višja svetovalka I
Odgovorna oseba:	dr. Tomaž ROŽEN, župan

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig investitorja: _____

1.2 Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Izdelovalec DIIP:	Občina Ravne na Koroškem: mag. Sabina HRAŠAN, Višja svetovalka I
Naslov:	Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem
Telefon:	+386 2 8216000
Faks:	+386 2 8216001
E-mail:	sabina.hrasan@ravne.si
Odgovorna oseba:	dr. Tomaž ROŽEN

Podpis izdelovalca DIIP-a: _____

1.3 Bodoči upravljavec

Bodoči upravljavec: **JAVNO KOMUNALNO PODJETJE
RAVNE NA KOROŠKEM d.o.o.**
Naslov: Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na
Koroškem
Telefon: +386 2 82 15 483
E-mail: info@jkg.ravne.si
Spletna stran: <http://www.jkgpravne.si/>
Odgovorna oseba: mag. Andreja Jehart
Podpis odgovorne osebe: _____

Žig upravjalca: _____

1.4 Datum izdelave DIIP-a

Datum izdelave DIIP-a: januar 2019

2 ANALIZA STANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE

2.1 Osnovni podatki o investitorju

Občina Ravne na Koroškem zajema slikovito pokrajino spodnjega dela Mežiške doline na severovzhodu Slovenije ob meji z Avstrijo. Gospodarstvo občine je razvojno naravnano v pospešeno preoblikovanje iz monokulturne dejavnosti z izrazitim industrijskim težiščem na območju bivše železarne v širšo paleto ponudb izdelkov in storitev. Poleg še prevladujoče težke industrije so močnejše razviti kovinska industrija, gradbeništvo in promet. Okostje turistične ponudbe tvori širše območje Uršlje gore z Rimskim vrelcem, Prežihovo bajto in Ivarčkim jezerom, Strojna s svojimi pobočji, Zelenbreg in Tolsti vrh pa postajajo prepoznavno območje kmečkega turizma. Vse bolj zanimiva turistična ponudba nastaja tudi v mestu Ravne, ki se ponaša z odlično urejenim športnim centrom ter bogato kulturno in tehniško dediščino.

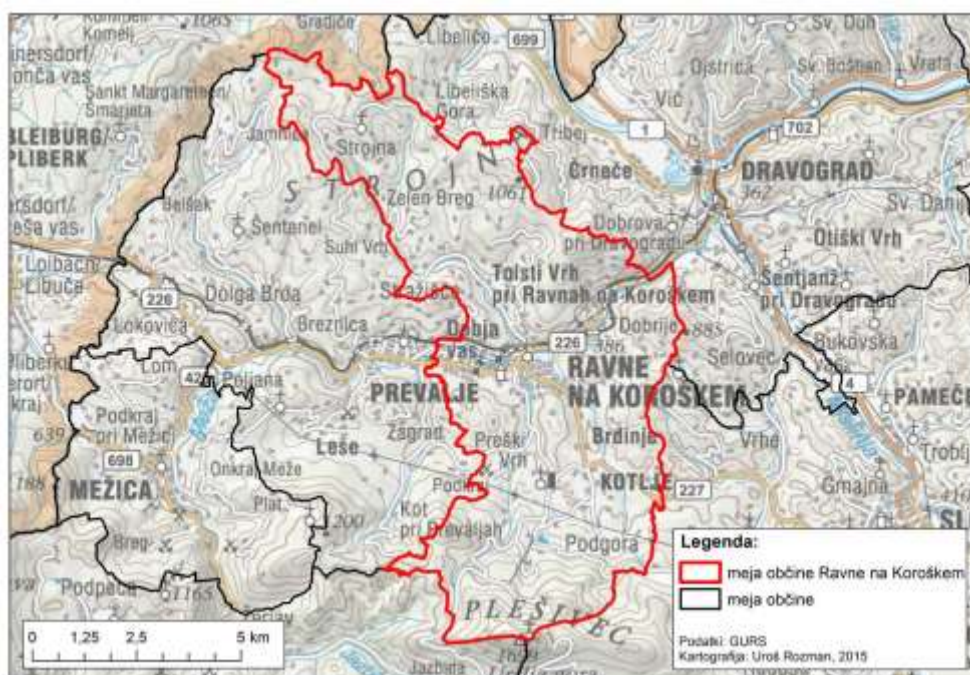
Po površini obsega občina 63.4 km² in ima okoli 11.300 prebivalcev. Njen osrednji del odlikuje gostejša poseljenost doline z mestnim središčem Ravne na Koroškem, okoliške hribe pa zvečine pokriva gozd. Značaj prostora okrog urbanih polov je pretežno kmetijski, z oblikovanimi posameznimi zaselki ter avtohtonim razpršenim tipom poselitve. Na območju občine je 12.7 km državnih, 59.5 km lokalnih in 125.4 km gozdnih cest, 51.3 km javnih poti in 5.2 km kolesarskih stez.

Pokrajina je geografsko razgibana. Z Raven vodita glavna cestna in železniška povezava ob reki Meži iz Avstrije in Prevalj proti Dravogradu in naprej do Maribora. Druga pot pelje mimo Kotelj proti Slovenj Gradcu, tretja pa proti hribovitim Tolstemu vrhu, Zelen Bregu in Strojni, koder najdemo samotne kmetije z značilnimi kmečkimi domovi. V primerjavi s slovenskim povprečjem (98 prebivalcev / km²) je območje občine gosto naseljeno (196 prebivalcev / km²), kar pa ne velja za koroško regijo, kjer gostota poselitve dosega komaj 72 % državnega povprečja. Gostota poseljenosti v Občini Ravne na Koroškem je rezultat hitrega razvoja Železarne Ravne in s tem velikega priseljevanja v osemdesetih letih prejšnjega stoletja. Najgosteje je naseljeno mesto Ravne na Koroškem, kjer prebiva več kot 67 % vsega prebivalstva občine.

Občina je razdeljena na 15 naselij. Največje naselje po število prebivalcev so Ravne na Koroškem, v katerih živi 75 % vseh prebivalcev občine. Ostala večja naselja so še Kotlje, Brdinje in Tolsti Vrh.

Na geografsko razgibanem prostoru celotne Občine Ravne na Koroškem so ohranjeni številni biseri narave, ki navdušujejo tako strokovnjake kot priložnostne obiskovalce. Prav tako bogata in raznolika je ohranjena naša kulturna dediščina. Številni spomeniki so dokumenti časa in govorijo zgodbe o življenju ob reki Meži ter na pobočjih Uršlje gore in okoliških hribov.

Slika 1: Meja občine Ravne na Koroškem



2.2 Uvodna predstavitev projekta

Ta dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) obravnava rekonstrukcijo lokalne ceste 078031, v občini Ravne na Koroškem, v dolžini 760 m.

Investitor predvidenega odseka občinske ceste LC 078031 – cesta Slanikova bajta – Trotov križ – Libeliče, odsek Pogorevc – Jankov vrh je Občina Ravne na Koroškem.

Temeljni cilji investicije so predvsem v boljši prometni varnosti in zagotavljanju kvalitetnega življenjskega prostora in prostora za razvoj turizma.

V dokumentu so smiselno podani in utemeljeni razlogi za investicijsko namero na območju občine, ki pomeni razvoj varne in zanesljive prometne infrastrukture ter prometnih sredstev za vse uporabnike, kar posledično prispeva k izboljšanju kakovosti življenja.

2.3 Obstoječe stanje

Obstoječa lokalna cesta Slanikova bajta – Trotov križ – Libeliče, odsek Pogorevc – Jankov vrh, v dolžini 760 m je v makadamski izvedbi, širine od 3.0 m do 3.5m. Odvodnjavanje je le delno urejeno. Niveleta obstoječe ceste poteka "po terenu". V projektu je potrebno predvideti potek osi in nivelete tako, da bo zagotovljen optimalen potek ceste.

Občina se je za navedeno investicijo, v letošnjem letu odločila za »Oddajo načrtov porabe za koriščenje deleža sredstev občine za sofinanciranje investicij, v skladu z določili tretjega odstavka 23. člena Zakona o financiranju občin (Ur.l.RS, št. 123/06,57/08,36/11 in 14/15 – ZUUJFO; v nadaljevanju ZFO-1). Deleži sredstev občin za sofinanciranje investicij so v letih 2018 in 2019 izračunani skladno s 23. členom ZFO-1 in 54. členom Zakona o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2018 in 2019 (Ur.l.RS, št. 71/17). Program izvaja Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (MGRT). Prijava načrtov porabe poteka izključno preko spletne aplikacije na naslovu <https://www.zfo-invest.info/>

Občina Ravne na Koroškem bo delež sredstev za financiranje investicije, v tekočem proračunskem letu za financiranje upravičenih stroškov, koristila povratna sredstva (kredit), v skladu z drugim odstavkom 23. člena ZFO-1.

Upravičeni stroški investicije, ki so predmet sofinanciranja, se upoštevajo za obdobje, v katerem so nastali (obdobje izvedbe del), in ne za obdobje, v katerem so bili stroški potrjeni s strani nadzornega organa oz. plačani od investitorja. Investicije, zaključene pred letom prijave, niso upravičene do sofinanciranja.

Obrestna mera kredita je 0,0 % (brez EURIBOR), moratorij za vračanje kredita je eno (1) leto ter odplačilna doba devet let (1+9); z možnostjo predčasnega vračila kredita. Kredit se vrača v dveh letnih anuitetah ; prva anuiteta zapade v plačilo 15. marca proračunskega leta in druga anuiteta 15. septembra proračunskega leta. Krediti, pridobljeni v letu 2019, pa zapadejo v vračilo leta 2021.

2.4 Organiziranost izvajanja gospodarskih javnih služb v Občini Ravne na Koroškem

Izvajalec: **JAVNO KOMUNALNO PODJETJE RAVNE NA KOROŠKEM d.o.o.**
Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem
Telefon: **+386 2 82 15 483**
E-pošta: **info@jkgp.ravne.si**

Naloga Javnega komunalnega podjetja je skrbeti za kvalitetno in strokovno izvajanje storitev v skladu z veljavno zakonodajo in ostalimi predpisi in sicer na področjih obveznih in drugih GJS za uporabnike Občine Ravne na Koroškem, potrebe Občine Ravne na Koroškem in v manjšem tudi za druge naročnike. Javno podjetje opravlja sledeče **dejavnosti**, ki se ločijo na obvezne in izbirne:

- oskrba s pitno vodo,
- odvajanje komunalne in padavinske odpadne vode,
- čiščenje komunalne in padavinske odpadne vode,
- vodenje katastra in geodetske storitve (možnost prehoda na skupno Občinsko upravo)
- zbiranje komunalnih odpadkov (po pooblastilu za KOCEROD d.o.o.),
- zbiranje bioloških odpadkov (po pooblastilu za KOCEROD d.o.o.),
- letno in zimsko vzdrževanje javnih cest,
- letno in zimsko urejanje ter čiščenje javnih površin,
- urejanje in vzdrževanje javne razsvetljave, semaforjev ter cestne prometne svetlobne signalizacije in opreme.

2.5 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Urejena infrastruktura je pogoj za trajnostni razvoj podeželja, ker tako lahko v največji meri prispeva k razvoju območij, hkrati pa vzpostavlja pogoje za enakomernjši notranji razvoj regij. Osnovna vloga občine pri pospeševanju turizma je zagotavljanje ugodnih pogojev za razvoj turizma, zagotavljanje javnega interesa pri razvoju turistične ponudbe glede na načela trajnostnega razvoja in uresničevanja strateške in razvojne turistične politike tako države kot občine. Na zmanjševanje turistične atraktivnosti regije še posebej vpliva tudi slaba prometna povezanost regije navzven, kot tudi slabo vzdrževane lokalne ceste znotraj regije.

Z izvedbo investicije se izboljšuje stanje na področju varnosti občanov in ekološkega obremenjevanja okolja. Pričakujemo, da bo izboljšana prometna infrastruktura dala novega zagona novim investitorjem za vlaganja v turistično infrastrukturo v Občini Ravne na Koroškem.

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

3.1 Razvojne možnosti

Projekt »Rekonstrukcija LC 078031 – cesta Slanikova bajta – Trotov križ – Libeliče, odsek Pogorevc – Jankov vrh« ima vpliv na razvoj naselja na navedenem odseku. S samo ureditvijo bomo izboljšali kakovost življenja za vse občane občine ter zagotovili enakovrednejše bivalne pogoje občanom na podeželskem območju.

Investicija bo zadovoljevala potrebe lokalnih povezav, zmanjšala se bo količina prašnih delcev kar bo pozitivno vplivalo na zdravje ljudi. Urejena cestna infrastruktura bo pomenila ne le boljšo povezavo temveč tudi večjo prometno varnost samih udeležencev v prometu.

3.2 Ugotovitev ciljev investicije

Z investicijo želimo izboljšati življenjske pogoje v podeželski skupnosti in tako prispevati k privlačnosti okolja, kot bivanjskega prostora in potenciala za razvoj gospodarstva, dopolnilnih dejavnosti na podeželju, turizma in s turizmom povezanih dejavnosti ter ustvarjanju novih zaposlitvenih možnosti.

Splošni cilji investicije:

- Izboljšati kakovost življenja ter zagotoviti enakovrednejše bivalne pogoje na podeželskem območju;
- Povečati privlačnost podeželja,
- Zaustavitev negativnih demografskih trendov in spodbujanje vseh ravni družbenega življenja;
- Okolju prijazen razvoj in napredek skladno z načeli trajnostnega razvoja.

Specifični cilji investicije:

- Povečati družbene, gospodarske in druge aktivnosti – aktivnejše prebivalstvo;
- Sodelovanje med občani, med občinami, gospodarskimi subjekti in drugimi deležniki okolja, za izkoriščanje endogenih potencialov za razvoj turizma in s turizmom povezanih dejavnosti.
- Ustvarjanje pogojev za dodatne zaposlitvene možnosti in povečanje dohodka.

3.3 Ugotovitev usklajenosti z evropskimi in državnimi strategijami ter Regionalnim programom za Koroško razvojno regijo 2014 - 2020

3.3.1 Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije (SRS) za obdobje 2014-2020

Investicija je skladna s Strategijo razvoja Slovenije, ki je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Investicijo lahko najdemo v prioritarnem področju »Konkurenčno gospodarstvo«, kjer je med drugim

zapisano, da je treba izkoristiti in izboljšati obstoječo prometno infrastrukturo, da izboljšamo dostop do trga dela, potrošnikov in dobavnih verig za podjetja in dostopnost do večjih urbanih središč in turističnih destinacij oz. območij (povečati konkurenčnost regij/območij).

3.3.2 Skladnost s Programom državnih razvojnih prioritet in investicij RS za obdobje 2014-2017 (DRPi)

V programu državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije je v poglavju »Podjetnost« eno izmed investicijskih področij tudi »Prometna infrastruktura«. Na podlagi usmeritve iz Strategije razvoja Slovenije 2014 – 2020 je treba v sklopu obravnavanega programa zagotoviti ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč (povečati konkurenčnost regij/območij), posodobiti javni promet, zlasti železniško infrastrukturo, zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa in izboljšati varnost v prometu.

3.3.3 Skladnost z Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020

Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (11. december 2014), je dokument, v katerem so predstavljene prednostne osi izbranih prednostnih naložb, kamor bo Slovenija vlagala sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, z namenom doseganja nacionalnih ciljev v okviru ciljev EU 2020. Dokument je izhodišče za nadaljnja usklajevanja tako na ravni države (ministrstva in drugi deležniki), kot tudi z Evropsko komisijo.

V dokumentu je v opisu prednostne osi »2.7. Izgradnja infrastrukture in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti« med drugim navedeno, da bodo ukrepi temeljili na ugotovljenih ozkih grlih in ključnih ovirah pri razvoju javne prometne infrastrukture. S tem se bo opredelilo ključne ukrepe in investicijske projekte, ki bodo prispevali k razvoju regij in gospodarstva, zagotavljali mobilnost prebivalstva ter prispevali k zdravju prebivalcev z vidika varstva okolja ter spodbujanja gibanja.

3.3.4 Skladnost z Regionalnim razvojnim programom za Koroško razvojno regijo 2014-2020 (RRP)

Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014 – 2020 (RRP) je temeljni programski dokument Koroške regije in hkrati povezovalni dokument s programi na nacionalni ravni. Na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti in priložnosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa. Razvojni dokument temelji na viziji regije, po kateri bi bila Koroška leta 2020 gospodarsko uspešna, socialno in prostorsko povezana skupnost. Spodbujala bi ustvarjalnost, podjetnost, odprtost in vključenost za vse. Ljudem bi omogočala kakovostno življenje in delo v zdravem in čistem okolju. Regija bi trajnostno upravlja z naravnimi viri. Za sledenje viziji dokument opredeljuje naslednjo razvojno prioriteto regije:

1.1. Podporno okolje za podjetništvo in gospodarski razvoj

Namen investicijskega področja je izboljšati podporno okolje za rast podjetništva in gospodarstva v regiji. Okrepiti se želi razvojno raziskovalno dejavnost gospodarstva ji jo podreti s kakovostno RR infrastrukturo in kadri.

Cilji:

- ohraniti in ustvarjati delovna mesta;
- krepiti sodelovanje med nosilci razvoja za dvig RR dejavnosti in razvoja konkurenčnih proizvodov in storitev;
- omogočati kakovostno izobraževanje in usposabljanje za razvojno perspektivne poklice ter spodbujati vseživljenjsko učenje;
- razvijati podjetniške in raziskovalne potenciale zlasti pri mladih;
- vzpostaviti učinkovit trg dela v regiji;
- s podpornimi mehanizmi razvijati podjetniško in socialno podjetništvo in
- zagotavljati ustrezne infrastrukturne pogoje za razvoj gospodarstva v regiji.

Ukrep 1.1.1. Razvoj podjetništva in poslovne infrastrukture

Namen ukrepa je razvijati podjetnost, ustvarjalnost in inovativnost prebivalcev Koroške regije ter krepiti podjetništvo kot nosilca novih, tržno zanimivih produktov in storitev ter novih, kakovostnih delovnih mest. Z ukrepom se bodo povezovale deležnike v regiji in oblikovati celovito podporno okolje za razvoj novih podjetij. Namen ukrepa je prav tako spodbuditi zaposlovanje ranljivih ciljnih skupin s podporo ustanavljanju in zagonu socialnih podjetij, spodbujanju podjetij k prilagoditvam za aktiviranje starejših in prenos znanj na mlajše ter razvoj družbene odgovornosti.

Predvidene aktivnosti:

- Razvoj podjetniške kulture in spodbujanje podjetništva.
- Rast, razvoj in povezovanje MSP.
- Urejanje in trženje poslovne infrastrukture:
 - o urejanje poslovne infrastrukture, predvsem poslovnih con, s ciljem zagotovitve primernih infrastrukturnih pogojev za delovanje podjetij;
 - o zagotavljanje dodatnih kapacitet za inkubiranje podjetij (vključno z nakupom in revitalizacijo opuščeni industrijskih/poslovnih objektov);
 - o privabljanje tujih investicij z namenom odpiranja novih delovnih mest ter prenosa znanj in tehnologij.
- Krepitev kakovostnega podpornega okolja.
- Zagotavljanje infrastrukturnih pogojev za potrebe gospodarstva.

3.3.5 Skladnost z načrtom razvojnih programov Občine Ravne na Koroškem

Investicija bo opredeljena tudi v Občinskem načrtu razvojnih programov.

4 UGOTOVITEV RAZLIČNIH VARIANT, Vendar NAJMANJ MINIMALNE VARIANTE OZIROMA VARIANTE "BREZ" INVESTICIJE IN VARIANTE "Z" INVESTICIJO

Glede na to, da je predmet naložbe rekonstrukcija odseka ceste, se glede na prostorske danosti, izrabo prostora on lokacijske karakteristike, za stanje obstoječe infrastrukture, ne odločamo za variante novogradnje, ampak se odločamo za varianto z investicijo ali brez investicije.

Razmislek o varianti »brez« investicije in varianti »z« investicijo :

VARIANTA BREZ INVESTICIJE	VARIANTA Z INVESTICIJO
1. V varianti »brez investicije« bi obstoječi odsek ceste »še vedno ostal v makadamski izvedbi in z delno urejenim odvodnjavanjem;	1. Z izvedbo investicije bo Občina uredila asfaltirani odsek ceste z urejenim odvodnjavanjem;
2. Prah, ki se dviga z makadamske ceste, bi še vedno vplival na onesnaženost okolja in zdravje ljudi;	2. Zagotovljena bo boljša in varnejša prometna povezava in dostopnost do delovnih mest, šol,..;
3. Na cesti bi se še povečale ovire pri pretoku cestnega prometa (povečanje lukenj, usedanje vozne površine);	3. Znižani bodo obstoječi stroški rednega in investicijskega vzdrževanja cest;
4. Povečanje letnega vzdrževanja cestnih odsekov;	4. Onesnaženost okolja se bo zmanjšala;
5. Prometna varnost in zanesljivost ne bi bila zagotovljena;	5. Povečal se bo kvalitetni življenjski prostor in prostor za razvoj turizma.

Na osnovi navedenega lahko zaključimo, da **varianta brez investicije z razvojnega vidika** ni sprejemljiva.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

5.1 Opredelitev vrste investicije

Tehnični podatki:

1. VRSTA PROMETA

Cesta je projektirana za mešan promet

2. RAČUNSKA HITROST

Pri izdelavi tehnične dokumentacije je upoštevana računska hitrost $V_r = 50 \text{ km/h}$. Tej hitrosti so v mejah možnosti prilagojeni cestni elementi.

3. NORMALNI PROFIL

- bankina (asfaltna mulda)	0,50 m
- vozišče	2 x 2,00 m = 4,00 m
- bankina	0,50 m
Skupaj	5,00 m

4. VERTIKALNI ELEMENTI

Vertikalni elementi - vzponi , padci so prilagojeni obstoječim razmeram in objektom ob cesti. S korekturo nivelete obstoječe ceste bo zagotovljen optimalen potek (v okviru realnih možnosti) nove ceste.

Maksimalni vzdolžni sklon je 11.8%, minimalni pa 4.5%.

Tehnični opis trase:

1. OPIS IZBRANE VARIANTE

Obstoječe vozišče se preuredi tako, da ostanejo elementi ceste v glavnem nespremenjeni. Prečni nagib ceste je enostranski in ustreza $v_r = 50 \text{ km/h}$. Višinske kote vozišča in koordinate osi so podane v posebni tabeli v projektu. Poleg višinskih kot levega in desnega roba vozišča podanega v izpisu prečnih profilov mora izvajalec upoštevati tudi grafični prikaz vijačenja.

2. SPODNJI USTROJ

V spodnji ustroj se posega na območjih razširitve in tam, kjer je potrebno izvesti sanacijo , oziroma novogradnjo obstoječega vozišča.

Zemeljski planum je potrebno skomprimirati, izvesti v predpisanih padcih s točnostjo $\pm 3 \text{ cm}$ in skomprimirati do zbitosti $M_e \text{ min} = 40 \text{ MN/m}^2$.

Kjer je cesta v nasipu se temeljenje nasipne brežine izvede s stopničastimi zaseki do raščenenih tal.

Nasipi na območju stopničastih zasekov se izvedejo v plasteh max. debeline 30 cm.

Za vsako nasipno plast je potrebno izmeriti doseženo gostoto, ki naj znaša 98% gostote po standardnem Proctorjevem preizkusu. Zadnji nosilni sloj - planum ceste naj doseže 100% gostoto.

Nasipne in izkopne brežine se izvedejo v naklonu od 1: 1,5 . V primeru, da terenske razmere ne dovoljujejo izvedbo izkopa v tako strmem naklonu se izkop izvede v bolj položnem naklonu (glede na lokalne geomehanske razmere). Vse izkopne brežine mora med izvajanjem pregledati geomehanik in predpisati eventuelne zaščitne ukrepe.

Odkopi humusnih plasti so predvideni v debelini 30 cm, humuziranje pa v debelini 10 cm.

3. ZGORNJI USTROJ

Prometna obremenitev je ocenjena za promet manjše gostote (do sto vozil nosilnosti preko 5 ton). Za dimenzioniranje je privzet faktor $N = 1 \times 10^4$ NOO.

Dimenzioniranje zgornjega ustroja je izvedeno po Pravilniku za dimenzioniranje zgornjih ustrojov (Švicarska metoda). Potrebna debelina je izvrednotena iz diagrama 2, debelina asfaltne sloja iz diagrama 4 ($H_{min} = d_1 + d_2$).

Za privzeto prometno obremenitev in predpostavljen faktor nosilnosti planuma 5,6 % so dobljene naslednje vrednosti:

- debelina spodnjega nosilnega sloja $d = 40$ cm
- debelina asfaltne sloja $H_{min} = 6$ cm

4. KONSTRUKCIJA ZGORNJEGA USTROJA

Dimenzioniranje zgornjega ustroja se je izvedlo na osnovi predpostavljenih podatkov. Predvidena je naslednja izvedba zgornjega ustroja:

- 3 cm - obrabni sloj (asfaltbeton AB 8)
- 5 cm - zg. nosilni sloj (bitodrobir BNS 22)
- 60 cm - tampon (lomljenec 0-35 mm)
- nasip (prodno peščen material ali grobo zrnat lomljenec)

Na večjem delu ceste je možno izvesti nadgradnjo obstoječega makadamskega vozišča. Zato se razen na nekaterih odsekih izvede nadgradnja obstoječega vozišča.

- 3 cm - obrabni sloj (asfaltbeton AB 8)
- 5 cm - zg. nosilni sloj (bitodrobir BNS 22)
- 40,0 cm tamponski drobljenec 0 / 35 mm

Na odsekih kjer zaradi poteka nivelete ni možno izvesti nadgradnjo v predpisani debelini, je potrebno izvesti odkop obstoječega vozišča do potrebne globine in nato izdelati zgornji ustroj v sestavi:

- 3 cm - obrabni sloj (asfaltbeton AB 8)
- 5 cm - zg. nosilni sloj (bitodrobir BNS 22)
- 70 cm - tampon (lomljenec 0-35 mm)

Tamponski sloj se izvede iz kvalitetnega peščen prodnatega materiala, kateri mora ustrezati standardu JUS U.E9. 020 in skomprimirati do potrebne zbitosti $M_e = 80$ MN / m² in s točnostjo ± 1 cm. Bankine se izvedejo v predpisanih padcih (minimalno 5% s padcem izven cestišča) v širini 50 cm in utrdijo do enake zbitosti kot vozišče.

5. ODVODNJAVANJE

Za zbirnja vode iz cestnih površin so predvideni vtočni jaški in cevni propusti fi 50 cm. Le ti se polno obetonirajo. Iztoki se uredijo z iztočno glavo in tlakovano muldo s kamnom v betonu.

Za odvodnjavanje tampona in precejnih vod so predvidene plitve vzdolžne drenaže iz PVC drenažnih cevi MIDREN fi 10 cm. Le te se priključijo na predvidene vtočne jaške oziroma se iztečejo po brežini ceste.

6. ZAKLJUČEK

Pri izvajanju je geomehanski nadzor obvezen. Ta bo skrbel za pravilno izvedbo, kontroliral kvaliteto vgrajevanja, preveril predpostavljene pogoje izvedbe, obenem pa podal morebitne zahteve po spremembi izvedbe zgornjega ustroja.

Posebno pozornost je potrebno posvetiti izkopnim brežinam in v sodelovanju z geomehnikom izvesti eventualno potrebne zaščitne ukrepe.

5.2 Ocena investicijskih stroškov

5.2.1. Investicijska vrednost po stalnih cenah za celotno investicijo, upravičene in preostale stroške

V skladu z opredelitvijo predmeta investiranja znaša celotna ocenjena investicijska vrednost po stalnih cenah **184.000,00 € z DDV**. Stalne cene so na nivoju januar 2019.

Tabela 5/1: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah brez DDV v EUR (januar 2019)

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (v €)
Stroški izvedbe gradbenih del	Pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, drenaža, meteorna kanalizacija, cestni priključki	143.442,62
Investicijski nadzor	Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora	3.278,69
Plačilo drugih storitev in dokumentacije	Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija	4.098,36
Skupaj		150.819,67

Tabela 5/2: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah z DDV v EUR (januar 2019)

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (€)
Stroški izvedbe gradbenih del	Pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, drenaža, meteorna kanalizacija, cestni priključki	175.000,00
Investicijski nadzor	Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora	4.000,00
Plačilo drugih storitev in dokumentacije	Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija	5.000,00
Skupaj		184.000,00

5.2.2. Prikaz stroškov

V nadaljevanju prikazujemo še tabelo stroškov glede na vir financiranja, v € z DDV:

Tabela 5/3: (Ne)upravičeni stroški

VIRI SOFINANCIRANJA	Občinski proračun Občine Ravne na Koroškem	Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (povratna-kreditna sredstva)	Skupaj (€)
Upravičeni stroški investicije (gradbena dela in gradbeni nadzor vključno z davkom na dodano vrednost)	62.380,00	116.620,00	179.000,00
Neupravičeni stroški (stroški, ki se ne uveljavljajo – varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču)	5.000,00	/	5.000,00
SKUPAJ	67.380,00	116.620,00	184.000,00

5.2. Navedba osnov za oceno vrednosti

Podlaga za oceno investicijske vrednosti so povprečne ocenjene tržne cene za tovrstne posege.

Investicijske stroške smo prikazali kot vse izdatke in vložke v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in jih investitor nameni za pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, odvodnjavanje, cestni priključki, investicijski nadzor, tuje storitve ter druge izdatke za storitve, ki so neposredno vezane na investicijski projekt.

6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

6.2. Predhodna dokumentacija

Dokument identifikacije investicijskega projekta je pripravljen na osnovi naslednje predhodne dokumentacije :

- Projekt izvedenih del (PZI), številka: 10-2010, ki ga je izdelal projektant MBI d.o.o., Slovenj Gradec, Bine Bevcl, udig.

6.3. Lokacija

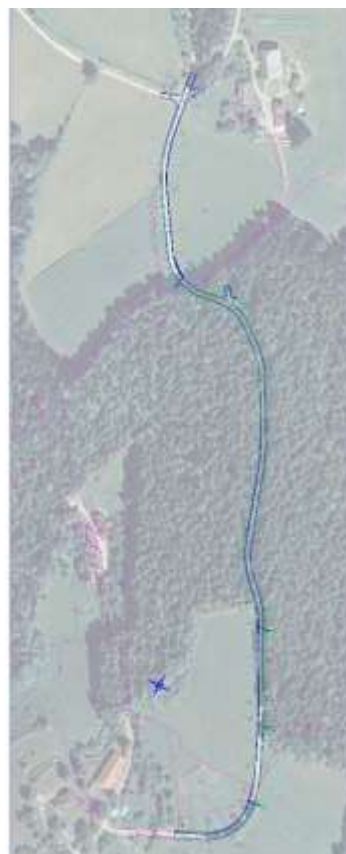
Lokacija ceste v okviru projekta Rekonstrukcija LC 078031 – cesta Slanikova bajta – Trotov križ – Libeliče, odsek Pogorevc – Jankov vrh obsega naslednje parcelne številke:

113 , 183 , 186 , 180 , 190/1 , 393/18 , 195/1 , 195/2 , 200/5, k.o. Zelen breg

Slika 6: odsek ceste



Slika 7: odsek ceste



6.4. Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Predvidena dinamika izvedbe del za »Rekonstrukcija LC 078031 – cesta Slanikova bajta – Trotov križ – Libeliče, odsek Pogorevc – Jankov vrh« je krajša od enega leta zato sta **oceni vlaganj po stalnih in tekočih cenah enaki**.

Tabela 6/1: Investicijska vrednost po segmentih in tekočih cenah brez DDV v €

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (€)
Stroški izvedbe gradbenih del	Pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, drenaža, meteorna kanalizacija, cestni priključki	143.442,62
Investicijski nadzor	Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora	3.278,69
Plačilo drugih storitev in dokumentacije	Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija	4.098,36
Skupaj		150.819,67

Tabela 6/2: Investicijska vrednost po segmentih in tekočih cenah z DDV v €

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (€)
Stroški izvedbe gradbenih del	Pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, drenaža, meteorna kanalizacija, cestni priključki	175.000,00
Investicijski nadzor	Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora	4.000,00
Plačilo drugih storitev in dokumentacije	Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija	5.000,00
Skupaj		184.000,00

Tabela 6/3: Okvirni terminski plan izvedbe projekta

Leto	2019											
Mesec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Priprava DIIP-a												
Potrditev DIIP-a												
Oddaja načrta porabe za koriščenje sredstev na MGRT (povratna sredstva – kredit)												
Javni razpis za izvajalca GOI del in podpis pogodbe z izvajalcem GOI del												
Izvedba del												
Prezem del												

Investicija se bo izvajala v letu 2019.

6.5. Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje

VARSTVO OKOLJA- OKOLJEVARSTVENI UČINKI NALOŽBE

Pri izvedbi operacije se bodo upoštevala naslednja izhodišča: - zmanjšanje vplivov na okolje, - okoljska učinkovitost, - učinkovitost izrabe naravnih virov, - trajnostna dostopnost. Ocena vplivov se nanaša na izpolnjevanje predpisanih zahtev s področja varstva okolja in načel dobrega gospodarja. Glede na to, da bo pri uresničitvi predvidene investicije prišlo tudi do posega v prostor, so v strokovni oceni ovrednoteni vplivi med gradnjo. Z ozirom na to, da lokacija predvidenih posegov v času priprave strokovne ocene nismo imeli smo samo okvirno predpostavili do kakšni vplivov na okolje, lahko izvedba projekta pripelje. Pri tem je potrebno opozoriti, da so ti vplivi ocenjeni izključno na podlagi izkustvenih podatkov in predpostavk. Glavne vplive, ki bodo predvidoma nastopili pri izvedbi načrtovanega projekta, smo opredelili glede na značilnosti predvidenega posega, značilnosti lokacije in izkušnje iz podobnih primerov. Pri tem je potrebno opozoriti, da v sklopu priprave strokovne ocene niso izvedene meritve in so podane ocene zgolj približki, ki temeljijo na podlagi predpostavk. Vsa dela se morajo izvajati po določenih veljavnih predpisov. Vgrajeni materiali morajo po kvaliteti ustrezati veljavnim tehničnim predpisom in morajo imeti ustrezne ateste. Dela se morajo izvajati v skladu z določili predpisov iz varstva pri delu.

ZMANJŠEVANJE VPLIVOV NA OKOLJE

Najbolj moteč vpliv pri izgradnji k na okolico je v času izgradnje (delna zapora prometa, preprečen ali otežen dostop do objektov, hrup gradbene mehanizacije, prah ob izvedbi del itd). Ker pa gre za časovno omejen poseg, ni pričakovati nasprotovanja prebivalstva oz. turistov pri izvedbi.

Zrak

Gradbena dela imajo posreden vpliv na onesnaževanje zraka, predvsem preko izpušnih plinov gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme, stroji za odkop, planiranje in temeljenje...). Pri odkopu in izgradnji ter ureditvi okolice se bodo uporabljali različni gradbeni stroji (bager, tovornjaki,...). Poleg izpušnih plinov bo v zraku v času gradnje (predvsem, če se bodo dela izvajala v sušnem obdobju) tudi povečana količina prašnih delcev. Prašenje bo posledica izvajanja gradbenih del ter predvsem neprimerne vožnje po neutrujenih poteh gradbišča. Dovoljene vsebnosti prašnih delcev v zraku določa Uredba o žveplovem dioksidu, dušikovih oksidih, delcih in svincu v zunanjem zraku (Ur. l. RS, št. 52/02, 18/03). Natančno oceniti, ali bodo mejne emisijske koncentracije za polutante, ki bodo onesnaževali zrak med gradnjo presežene, je zelo težko. Onesnaževanje zraka med gradnjo bo kratkotrajnega značaja in bo povezano z vremenskimi razmerami v času največjih zemeljskih del. Na vseh odsekih pričakujemo po končani gradnji trajno zmanjšanje vpliva na onesnaževanje zraka in okoliških površin iz naslova prašenja.

Tla in vode

V času gradnje se bo najprej na nekaterih odsekih odstranil zgornji humusni sloj, ki se bo po končanih delih uporabil za ozelenitev površin. V času gradnje obstaja nevarnost onesnaženja tal z emisijami plinov, ostankov goriv in mazalnih olj ter drugih materialov, ki nastajajo pri uporabi transportnih sredstev in gradbenih strojev. Možno pa je tudi onesnaženje tal in vod zaradi nekontroliranega odtekanja odpadnih vod iz tehnoloških objektov na gradbišču v tla. Podobne vplive lahko pričakujemo tudi na območjih, na katerih bodo potekale aktivnosti povezane z gradnjo.

Med dela, ki bodo vplivala na razmere v tleh prištevamo:

- odstranitev, transport in odlaganje krovnih plasti tal,

- izdelava vrtin in opazovalnih mest za spremljanje in analiziranje stanja vodnega okolja v Sloveniji,
- transport in odlaganje odpadnega materiala, ki bo nastajal na območju ureditev,
- onesnaženje tal z hidroizolacijskimi materiali in drugimi površinskimi premazi med njihovo uporabo ali zaradi izluževanja ostankov teh materialov iz nepravilno odložene ali shranjene embalaže.

Potencialni vir onesnaženja vod in tal predstavlja možnost izlitja olj ali maziv iz gradbene mehanizacije in transportnih vozil, vendar je takšen vir vsako vozilo rednega prometa, tako da je verjetnost tovrstnega onesnaženja minimalna. Če bi pri gradbenih delih prišlo do izlitja goriva ali/in olja na neutrjeno podlago, naj se onesnažena zemljina takoj odstrani in ustrezno embalirana preda pooblaščenim organizaciji za ravnanje s tovrstnimi odpadki.

Hrup

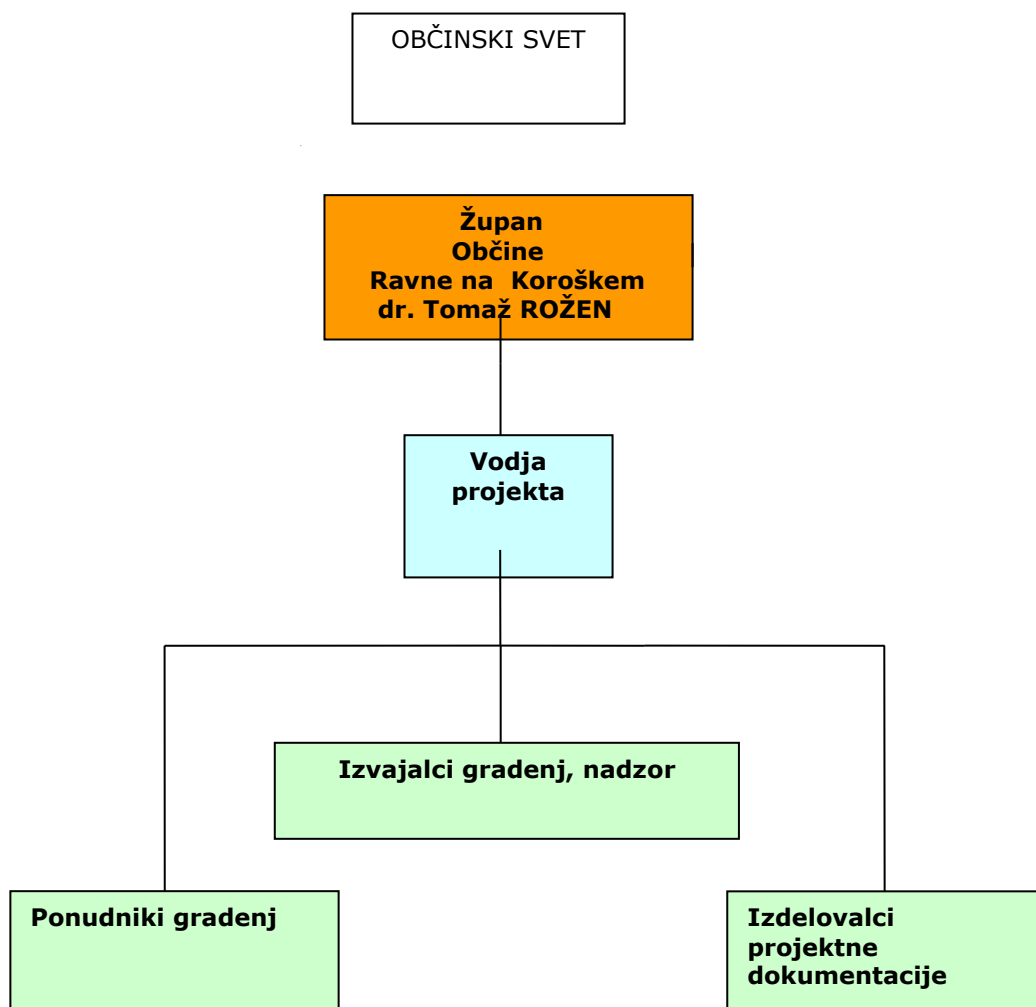
Obremenitev okolja s hrupom je pričakovati v fazi gradnje, zato je takrat potrebno posvetiti posebno pozornost varstvu okolja pred hrupom, zlasti v njenih prvih fazah, to je pri zemeljskih delih in temeljenju. Hrupu z gradbišča bodo izpostavljeni objekti v bližini gradbišča.

Gradbišča zajemajo predvsem dinamične vire hrupa, ki obratujejo samo občasno. Različne vrste gradbenih strojev in prevoznih sredstev, ki imajo enak ali podoben namen, imajo lahko različne emisijske vrednosti hrupa. Pri oceni dopustnosti obremenjevanja s hrupom je potrebno upoštevati določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 121/04) ter Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS št. 105/05). Različne vrste gradbenih strojev in prevoznih sredstev imajo lahko povsem drugačne emisijske vrednosti hrupa. Vsi stroji in oprema morajo biti ustrezno tehnično opremljeni skladno s predpisi za zmanjševanje hrupa ter redno vzdrževani in nadzorovani

6.6. Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

V nadaljevanju prikazujemo kadrovsko organizacijsko shemo za projekt.

Slika 8: Kadrovska organizacijska shema



6.7. Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi

Predvideni viri financiranja so naslednji:

Tabela 6/4: Prikaz predvidenih virov financiranja v €, z DDV

Viri financiranja – tekoče cene	EUR, I. 2019
Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (povratna sredstva, kredit)	116.620,00
Občina Ravne na Koroškem - lastna sredstva - upravičeni stroški	62.380,00
Občina Ravne na Koroškem - lastna sredstva - neupravičeni stroški	5.000,00
skupaj	184.000,00

Viri financiranja – tekoče cene	EUR, I. 2019
MGRT (povratna sredstva, kredit)	116.620,00
Občina Ravne na Koroškem - lastna sredstva, skupaj uprav., neupr. stroški	67.380,00

6.8. Ekonomska upravičenost projekta

Upravičenost investicije je dokazana z evidentiranjem splošnih koristi, ki jih omogoča izvedena investicija, in z dinamičnimi ekonomskimi kazalniki. Izvedba predmetne investicije ima nedvomno velike koristi, tako denarne kot nedenarne.

Izvedba številnih investicij poleg finančnih učinkov prinaša tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Družbeno-ekonomskih učinkov ni vedno možno denarno ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Z njihovim upoštevanjem lahko ugotovimo ali je projekt dejansko sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša **na družbenem področju**:

- povečanje kakovosti življenja in bivanja prebivalcev na predmetnem področju,
- povečanje privlačnosti področja (lokalno in regijsko), kar ima pozitiven učinek tudi na turizem in počutje prebivalcev.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša **na razvojno gospodarskem področju**:

- z implementacijo projekta se pričakuje rast prihodkov od turizma, v gostinstvu, ...,
- izboljšanje prometno-turistične infrastrukture.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša **na socialnem področju**:

- koristi z naslova projekta vidimo tudi v možnosti dodatnega zaposlovanja v turizmu, gostinstvu, trgovini in poslovnih dejavnostih zaradi privlačnosti področja, kar vpliva na socialno strukturo prebivalstva.

6.9. Finančna analiza

Obrazložitev: ostali prihodki, ostali stroški v času delovanja

- Za finančno analizo smo uporabili diskontno stopnjo 4 %, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
- Upoštevani so investicijski stroški po stalnih cenah.
- Ekonomska doba projekta je 25 let. Za takšno ekonomsko dobo smo se odločili v skladu s priporočeno ekonomsko dobo projekta v skladu z izdelanimi Smernicami EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014–2020) in v skladu z javnim razpisom.
- V okviru investicije bo izvedena prometna infrastruktura in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Občina bo za ta del prejela prihodke od komunalnega prispevka. Iz tega naslova bodo ustvarjeni letni prihodki v višini približno 400 EUR.
- Stroški rednega vzdrževanja so ocenjeni glede na nivo letnega in zimskega vzdrževanja, ki ga občinski proračun namenja za vzdrževanje širšega predela in znašajo približno 4.500 EUR.
- Stroški financiranja (obresti) niso upoštevani, ker na podlagi 21. člena ZFO-1 obrestna mera kredita znaša 0,0 % (brez EURIBOR)¹.
- Na podlagi trenutno veljavne zakonodaje je maksimalna letna amortizacijska stopnja za gradbene objekte 3 %, ki je tudi bila uporabljena v našem primeru, saj investitor po njej zaračunava upravljavcu višino najema komunalne infrastrukture. Posledično izhaja, da znaša amortizacijsko obdobje cca. 33,3 let. Preostanek

¹ Moratorij na vračanje kredita znaša 1 leto in odplačilna doba znaša 9 let. Kredit se vrača v 2 letnih anuitetah (15.3. in 15.9.).

vrednosti investicije po koncu ekonomske dobe je neamortizirani del investicije, v višini 37.705 EUR.

Na podlagi zgornjih podatkov so bili izračunani kazalci donosnosti investicije:

Diskontna stopnja	4 %
Finančna neto sedanja vrednost	-205.518
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	-6,73 %
Relativna neto sedanja vrednost	-1,16

Kljub temu da ima sama investicija negativne kazalce donosnosti, se v nadaljevanju dokaže, da je, v kolikor se upoštevajo še širši vplivi in koristnosti na širšem območju in vse nedenarne koristi, ki jih investicija prinaša, je investicija upravičena in nujna za izvedbo.

6.10. Ekonomske analize

Vpliv implementacije projekta na regijo oz. državo je gledan z vidika »brez investicije« v primerjavi z varianto »z investicijo«. Ekonomska analiza je računana glede na ekonomsko dobo projekta. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občine oz. regije ali cele države.

Bistvo ekonomske analize je, da je potrebno vložke projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom, prav tako plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami. Te so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Ekonomska analiza je izdelana z vidika celotne družbe in ne tako kot finančna, ki predstavlja samo koristi lastnika kapitala. Denarni tokovi finančne analize štejejo kot izhodišče ekonomske analize.

Bistvo ekonomske analize je zagotoviti, da ima projekt pozitivne neto koristi za družbo in je posledično upravičen do sofinanciranja. Zato je potrebno, da:

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

Da sta ta pogoja izpolnjena, je razvidno iz izračuna naslednjih kazalnikov:

- ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) – da je projekt zaželen z ekonomskega stališča, mora biti večja od nič,
- ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) – mora večja od družbene diskontne stopnje,
- razmerje med koristmi in stroški, količnik koristnosti (B/C) – mora biti večji od ena.

Cilj analize stroškov in koristi je določiti ekonomsko vrednost projekta z določanjem dodatnih koristi, ki jih bo povzročila implementacija projekta. Projekt ima več indirektnih ekonomskih, socialnih in okoljskih vplivov. Investicije je mogoče pravilno oceniti le z upoštevanjem teh vplivov, ki so največkrat povezani z razvojem. Denarni tok finančne

analize se povzame za izračune ekonomske analize. Pri določanju ekonomskih kazalcev je potrebnih nekaj prilagoditev.

Davčni popravki:

- Upoštevan je prihodek državnega proračuna za obračunan davek na dodano vrednost.

Popravki prihodkov:

- Boljša dostopnost slovenskih državljanov po slovenskem ozemlju do svojih prebivališč oz. zaradi boljše urejenosti cestne infrastrukture priseljevanje morebitnih novih družin v naselje Strojna na letni ravni so predvideni prihodki v višini 2.000 EUR.
- Prihranek na stroških vzdrževanja vozišča, prihranek pri stroških servisnih storitev za vozila, saj bi vozišče urejeno v novi asfaltni ureditvi, prihranek zaradi manjšega števila prometnih nesreč je na letni ravni približno 15.000 EUR, nato pa se vrednost poveča vsakih pet let za 1.000 EUR.
- Prihranek na servisnih storitvah za vozila, popravila, menjava pnevmatik, kolesa, motorji na letni ravni približno 300 EUR.

Popravki zaradi eksternalij (zunanji učinki):

- sama investicija bo prispevala k multiplikatorskem učinku, ki bo viden na gospodarstvu v regiji,
- pri analizi ekonomsko-družbenih stroškov in koristi je uporabljen pri investicijskih stroških konverzijski faktor 0,6 zaradi izkrivljenosti cen na trgu in kot je priporočljiv s strani Evropske komisije. Prav tako je pri preostanku vrednosti investicije uporabljen faktor 2, saj bo družbena vrednost infrastrukture po koncu ekonomske dobe projekta vsaj 2 krat višja od njegove knjigovodske vrednosti t. j. preostanka vrednosti investicije izhajajoč iz ekonomske življenjske dobe vzpostavljene infrastrukture.

Projekt ima tako z družbenega vidika pozitivno neto sedanjo vrednost ter pozitivno interno stopnjo donosnosti. Z investitorjevega zornega kota je projekt sam zase nesprejemljiv, vendar se v ekonomski analizi dokaže, da je s širšega družbenega vidika še kako donosen. Projekt je namreč nujno potreben v smislu varčevanja z energijo, varovanja okolja in zmanjševanja onesnaževanja. Upošteva se zgornje vhodne podatke so bili izračunani ekonomski kazalci donosnosti investicije:

Diskontna stopnja	5 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	90.654
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije	11,36 %
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	1,35

Za ekonomsko analizo smo uporabili socialno diskontno stopnjo v višini 5 %, ki je predpisana z izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/207 z dne 20. januarja 2015.

Na podlagi zgornje tabele izračuna ekonomskih kazalcev investicije je podana ugotovitev, da je investicija z ekonomskega vidika sprejemljiva. Ekonomska interna stopnja donosnosti

je večja od upoštevane diskontne stopnje, kar pomeni, da so denarne koristi investicije večje od stroškov, ki nastanejo. Sprejemljivost investicije se utemelji tudi s tem, da se z izvedbo investicije pridobi še mnogo koristi, ki se jih v denarju ne da izraziti, in so povzete v naslednjem poglavju.

Kljub temu da ima projekt negativno finančno interno stopnjo donosnosti in neto sedanjo vrednost, se predlaga izvedba projekta, ker ekonomska analiza dosega pozitivne kazalce uspešnosti, hkrati pa nedenarne koristi bistveno presegajo denarne in je investicija iz družbenega vidika nujno potrebna.

OBČINA RAVNE NA KOROŠKEM
MEDOBČINSKA UPRAVA OBČIN MEŽIŠKE DOLINE
MEDOBČINSKI URAD ZA PRIPRAVO RAZVOJNIH PROJEKTOV IN PROJEKTOV S PODROČJA JAVNIH SLUŽB

6.11. Prikaz finančnih tokov in denarnega toka

Tabela: Finančni tokovi v EUR

Finančni tokovi	Skupaj	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Skupaj viri financiranja	221.705	184.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj prihodki poslovanja	9.600	0	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Skupaj prilivi	230.905	184.000	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Skupaj odhodki poslovanja	108.000	0	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Skupaj investicijski stroški	184.000	184.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj odlivi	292.000	184.000	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Neto prilivi	-61.095	0	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100

Tabela: Nadaljevanje

Finančni tokovi	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Skupaj viri financiranja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37.705
Skupaj prihodki poslovanja	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Skupaj prilivi	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	37.705
Skupaj odhodki poslovanja	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Skupaj investicijski stroški	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj odlivi	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Neto prilivi	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	33.205

Tabela: Tabela denarnih tokov v EUR

Denarni tokovi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Skupaj prihodki	0	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Skupaj prilivi	0	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Skupaj odhodki poslovanja	0	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Skupaj investicijski stroški	184.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj odlivi	184.000	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
Skupaj denarni tok (prilivi - odlivi)	-184.000	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100

Tabela: Nadaljevanje

Denarni tokovi	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Skupaj prihodki	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Skupaj prilivi	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Skupaj odhodki poslovanja	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500

OBČINA RAVNE NA KOROŠKEM
MEDOBČINSKA UPRAVA OBČIN MEŽIŠKE DOLINE
MEDOBČINSKI URAD ZA PRIPRAVO RAZVOJNIH PROJEKTOV IN PROJEKTOV S PODROČJA JAVNIH SLUŽB

Skupaj investicijski stroški	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37.705
Skupaj odlivi	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	42.205
Skupaj denarni tok (prilivi - odlivi)	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	-4.100	79.910

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

7.1. Potrebna investicijska dokumentacija

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (URL RS 60/2006, 54/2010, 27/2016) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

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

Pri projektih z ocenjeno vrednostjo pod 100.000 eurov se vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi (poenostavi), vendar mora vsebovati vse ključne prvine, potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov.

Če gre za več podobnih investicij ali druge smiselno povezane posamične ukrepe manjših vrednosti, se lahko skupina projektov združi v program (načrt investicijskega vzdrževanja, načrt nabav z obrazložitvami, in podobno), za katerega veljajo isti postopki in merila kot za posamičen investicijski projekt.

Če je bila izdelana in potrjena predinvesticijska zasnova za celovit projekt in so cilji in ključne predpostavke iz celovitega projekta ostali nespremenjeni, ni treba ponovno izdelovati predinvesticijske zasnove za posamezne investicijske projekte, čeprav njihova ocenjena vrednost presega 2.500.000 eurov.

Celotna ocenjena vrednost po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost za projekt »Rekonstrukcija LC 078031 – cesta Slanikova bajta – Trotov križ – Libeliče, odsek Pogorevc – Jankov vrh« znaša **184.000,00 EUR**. Glede na to, da je ocenjena vrednost po stalnih cenah pod vrednostjo 300.000 evrov je potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

Za potrebe izvedbe celotne investicije bo treba izdelati naslednjo dokumentacijo:

1. Investicijska dokumentacija :
 - dokument identifikacije investicijskega projekta DIIP
2. Projektna dokumentacija :
 - PZI, številka: 10-2010, ki ga je izdelal MBI d.o.o., Slovenj Gradec, Bine Bevcl, udig.
3. Ostala dokumentacija :
 - oddaja načrta porabe za koriščenje deleža sredstev občine za sofinanciranje investicij, v skladu z določili 23. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1),
 - razpisna dokumentacija za izvajalce del.