



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



OBČINA VIDEM

Videm pri Ptuju 54, 2284 Videm pri Ptuju

Tel.: 02 / 761 94 00, faks: 02 / 761 94 01

e-pošta: info@videm.si, www.videm.si

***DOKUMENT IDENTIFIKACIJE
INVESTICIJSKEGA PROJEKTA***

(Po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ

– Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016)

»CESTNI PROGRAM 2020«

Videm pri Ptuju, februar 2020

Župan: Branko Marinič

Naziv investicijskega projekta:
»CESTNI PROGRAM 2020«

Investitor:

OBČINA VIDEM
Videm pri Ptuj 54
2284 Videm pri Ptuj

Odgovorna oseba investitorja (ime in priimek, žig in podpis):

Branko MARINIČ, župan

Skrbnik investicijskega projekta (ime, priimek, podpis in žig):

mag. Polona Koprivc, višji svetovalec

Izdellovalec investicijske dokumentacije (ime, priimek, podpis in žig):

FIMA Projekti d.o.o.
Osojnikova cesta 3
2250 Ptuj

Matej ROGAČ, direktor

Izdelovalec popisa del (ime, priimek, podpis in žig):

IPTI podjetje za inženiring, projektiranje, trgovino in izvajanje d.o.o.

Ulica Vala Bratina 9

2000 Maribor

Jernej VANČEK, direktor

Upravljavlec javne poti (ime, priimek, podpis in žig):

REŽIJSKI OBRAT OBČINE VIDEM

Videm pri Ptuju 54

2284 Videm pri Ptuju

Marjetka ŠIBILA, višji svetovalec

KAZALO

1	NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV.....	8
1.1	Navedba investitorja	8
1.2	Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije	9
1.3	Navedba izdelovalca projektantske dokumentacije	9
1.4	Navedba upravljavca	10
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO....	11
2.1	Predstavitev Občine	11
2.2	Pregled in analiza obstoječega stanja	15
2.3	Temeljni razlogi za investicijsko namero	17
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	17
3.1	Opredelitev razvojnih ciljev	18
3.1.1	Predmet projekta	18
3.1.2	Namen projekta	18
3.1.3	Cilji projekta	19
3.2	Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi.....	19
3.2.1	Obveznosti in prednostni ukrepi.....	20
3.3	Zakonodaja, ki ureja predmetno področje	21
4	OPIS RAZLIČICE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO...	22
4.1	Različica »brez« investicije.....	22
4.2	Različica »z« investicijo	23
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE	26
5.1	Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru operacije	26

6 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	27
6.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah	27
6.1.1 Ocena upravičenih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah	27
6.1.2 Ocena neupravičenih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah	28
6.1.3 Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih oz. tekočih cenah	28
6.2 Navedba osnove za oceno vrednosti.....	29
7 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO.....	30
7.1 Predhodna idejna rešitev ali študija.....	30
7.2 Opis in grafični prikaz lokacije	30
7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe	32
7.4 Okoljski omilitveni ukrepi	33
7.4.1 Učinkovita izraba naravnih virov.....	33
7.4.2 Okoljska učinkovitost.....	33
7.4.3 Trajnostna dostopnost.....	33
7.4.4 Zmanjšanje vplivov na okolje	33
7.4.5 Hrup.....	34
7.4.6 Ukrepi za odpravo negativnih vplivov na okolje	34
7.5 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov	34
7.6 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo.....	35
7.7 Predvideni viri financiranja po tekočih cenah	38
7.8 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta	38
8 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI TER DOLOČITEV NEPOVRATNE POMOČI	39
8.1 Finančna analiza	39
8.1.1 Projekcija operativnih stroškov.....	40
8.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza.....	41
8.1.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	45
8.2 Ekonomska analiza in denarni tok	46
8.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro	46
8.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza.....	48
8.2.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	50
8.2.4 Izračun ekonomske upravičenosti operacije z jasno opredeljenimi izhodišči	51

8.3 Analiza občutljivosti in tveganj	52
8.3.1 Splošna analiza občutljivosti	52
8.3.2 Analiza občutljivosti za opredelitev kritičnih spremenljivk projekta	53
9 ANALIZA TVEGANJA	54
10 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM.....	55
10.1 Potrebna investicijska dokumentacija	55
10.2 Smiselnost investicije.....	56

Kazalo tabel

Tabela 1: Število prebivalcev in gospodinjstev po naseljih občine*	14
Tabela 2: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih oz. tekočih* cenah in z 22 % DDV (v EUR)	27
Tabela 3: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih oz. tekočih* cenah v EUR	28
Tabela 4: Celotna investicijska vrednost po stalnih oz. tekočih* cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanjem davkom na dodano vrednost (22%)	28
Tabela 5: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v stalnih in tekočih cenah	32
Tabela 6: Terminski plan	32
Tabela 7: Projektna skupina	35
Tabela 8: Preglednica članov projektne skupine.....	37
Tabela 9: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR	38
Tabela 10: Projekcija operativnih stroškov.....	40
Tabela 11: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza.....	41
Tabela 12: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja	43
Tabela 13: Projekcija prihodkov – javno dobro	46
Tabela 14: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza.....	48
Tabela 15: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk.....	52
Tabela 16: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%	53

Kazalo slik

Slika 1: Prikaz središča občine.....	11
Slika 2: Etnografski muzej Tržec Djočanova domačija	12
Slika 3: Lokacija občine	12
Slika 4: Kraji v občini	12

<i>Slika 5: Prebivalstvena piramida občine Videm v letu 2016.....</i>	<i>13</i>
<i>Slika 6: Grafični prikaz mej Občine Videm</i>	<i>15</i>
<i>Slika 7: Prikaz stanja javnih poti.....</i>	<i>16</i>
<i>Slika 8: Grafični prikaz načrtovane investicije- JP 956 341.....</i>	<i>31</i>
<i>Slika 9: Grafični prikaz načrtovane investicije - JP 956121.....</i>	<i>31</i>
<i>Slika 10: Grafični prikaz načrtovane investicije - JP 956832 in JP 956831</i>	<i>31</i>
<i>Slika 11: Kadrovsko-organizacijska shema.....</i>	<i>35</i>

1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV

1.1 Navedba investitorja

INVESTITOR	
Naziv:	OBČINA VIDEM
Naslov:	Videm pri Ptuju 54, 2284 Videm pri Ptuju
Odgovorna oseba:	Branko MARINIČ, župan
Telefon:	02/761 94 00
Telefaks:	02/761 94 01
E-pošta:	info@videm.si
ID za DDV:	SI21061742
Transakcijski račun:	SI56 0133 50100017246, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	mag. Polona Koprivc, višji svetovalec
Telefon:	02/761 94 06
Telefaks:	02/761 94 01
E-pošta:	polona.koprivc@videm.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Branko MARINIČ, župan
Telefon:	02/761 94 02
Telefaks:	02/761 94 01
E-pošta:	branko.marinic@videm.si



1.2 Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv:	FIMA Projekti d.o.o.
Naslov:	Osojnikova cesta 3
Odgovorna oseba:	Matej ROGAČ
Telefon:	02/62 00 788
GSM:	040 211 491
E-pošta:	info@b2b-group.net
ID za DDV:	SI43904459
Transakcijski račun:	SI56 61000002287510, odprt pri Delavska hranilnica d.d. LJUBLJANA
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Matej ROGAČ
Telefon:	02/62 00 788
GSM:	040 211 491
E-pošta:	info@b2b-group.net



1.3 Navedba izdelovalca projektantske dokumentacije

IZDELOVALEC POPISA DEL	
Naziv:	IPTI podjetje za inženiring, projektiranje, trgovino in izvajanje d.o.o.
Naslov:	Ulica Vala Bratina 9, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Jernej VANČEK, direktor
Telefon:	02 / 228 13 40
Telefaks:	02 / 228 13 41
E-pošta:	ipti@siol.net
ID za DDV:	SI 46702636
Transakcijski račun:	SI56 0451 5000 0288 210, odprt pri NOVA KBM d.d.

1.4 Navedba upravljavca

UPRAVLJAVEC JAVNIH POTI	
Naziv:	REŽIJSKI OBRAT OBČINE VIDEM
Naslov:	Videm pri Ptuju 54, 2284 Videm pri Ptuju
Odgovorna oseba:	Marjetka ŠIBILA, višji svetovalec
Telefon:	02/761 94 00
Telefaks:	02/761 94 01
E-pošta:	marjeta.sibila@videm.si
ID za DDV:	SI21061742
Transakcijski račun:	SI56 0133 50100017246, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila



1.5 Datum izdelave DIIP

Datum izdelave DIIP-a:

FEBRUAR 2020

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Predstavitev Občine Videm

Občina Videm leži na južnem robu Dravskega polja, na obeh straneh Dravinje, kjer se Haloze približajo rokavom reke Drave in spada v Podravsko regijo. Površina občine meri 80,2 km² in ima okoli 5.568 prebivalcev. Središče občine je Videm, ki je gručasto naselje, večinoma na levem bregu Dravinje ob krakih lokalnih cest proti Ptuju, Lancovi vasi in Zgornjem Leskovcu. Novejši del naselja nastaja v smeri proti Pobrežju, del naselja je tudi na pobočjih Haloz. Naselje predstavlja pomemben lokalni center z osnovno šolo. Danes ima kraj videz močno urbaniziranega naselja, v katerem stari kmečki domovi izginjajo in jih nadomeščajo nove, moderne zgradbe. Kraj je dobil ime po župnijski cerkvi sv. Vida, ki je bila zgrajena že v času romantike in se prvič omenja leta 1320.

Slika 1: Prikaz središča občine



Občina meji na osem sosednjih občin in sicer Mestno občino Ptuj ter občinami Markovci, Cirkulane, Podlehnik, Žetale, Majšperk, Kidričevo, Hajdina. V dolžini približno 10 km pa meji na sosednjo državo Hrvaško, s katero poteka prometna povezava preko malo obmejnega prehoda v Leskovcu.

Sestavlja jo osem krajevnih skupnosti in sicer KS Leskovec, KS Videm, KS Pobrežje, KS Lancova vas, KS Tržec, KS Dolena, KS Sela, KS Soviče-Vareja-Dravci. Krajevne skupnosti so sestavljene iz naselij in sicer:

- KS Leskovec: Belavšek, Berinjak, Gradišče, Mala Varnica, Repišče, Skorišnjak, Spodnji Leskovec, Strmec pri Leskovcu, Trdobojci, Velika Varnica, Veliki Okič, Zg. Leskovec
- KS Videm: Dravinjski vrh, Ljubstava, Majski vrh od h. št. 8 naprej, Šturmovci, Videm pri Ptuj

- KS Pobrežje: Pobrežje
- KS Lancova vas: Lancova vas
- KS Tržec: Tržec, Jurovci, Majski vrh od h. št. 1-8
- KS Dolena: Dolena, Popovci od h. št. 1-20, Zg. Pristava od h. št. 1-40
- KS Sela: Barislovci, Popovci od h. št. 21, Sela, Trnovec, Zg. Pristava od h. št. 41
- KS Soviče-Vareja-Dravci: Soviče, Vareja, Dravci

Večje industrije v občini Videm ni. Dokaj dobro je razvito podjetništvo in drobno gospodarstvo, predvsem na področju trgovine, storitev, gostinstva in turizma.

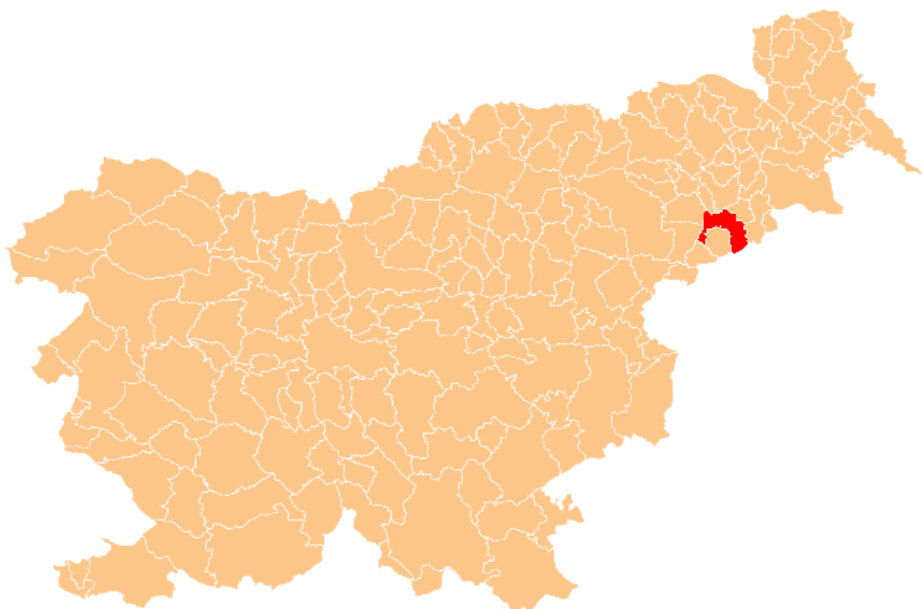
Površina: 80,2 km²

Prebivalci: 5.568¹

Gospodinjstev: 2.248²

Delovno aktivnih: 2.221

Slika 2: Lokacija občine



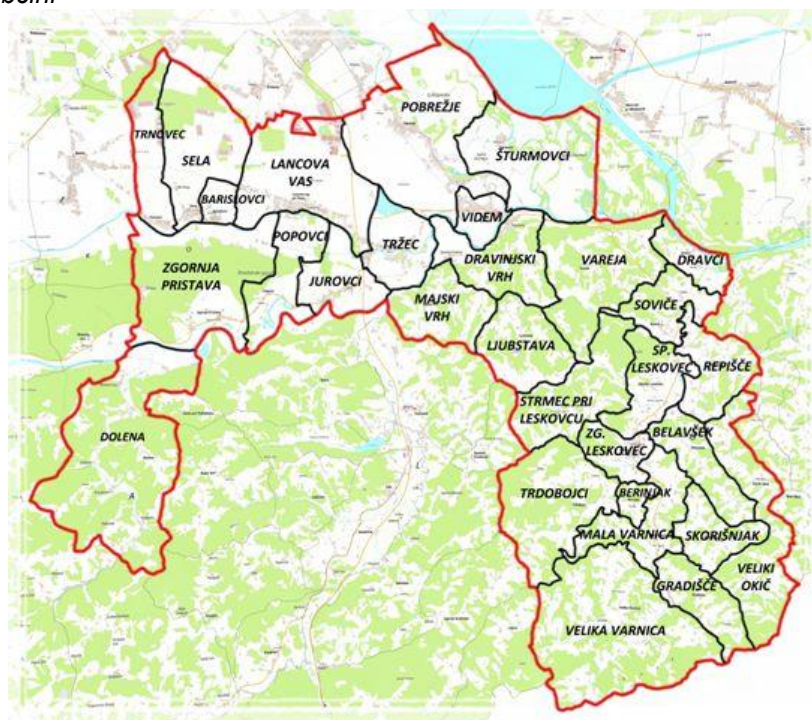
Slika 3: Etnografski muzej Tržec Djočanova domačija



¹ Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2019

² Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018

Slika 4: Kraji v občini



Središče občine je kraj Videm pri Ptuj, ki spada v KS VIDEM.

Slika 5: Prebivalstvena piramida občine Videm v letu 2016

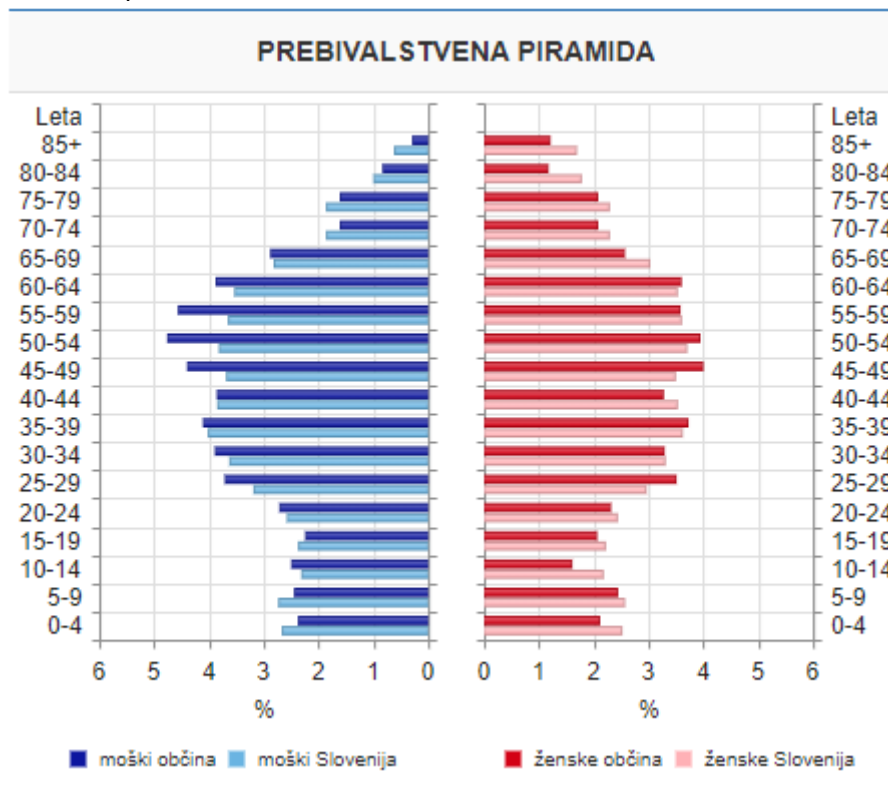
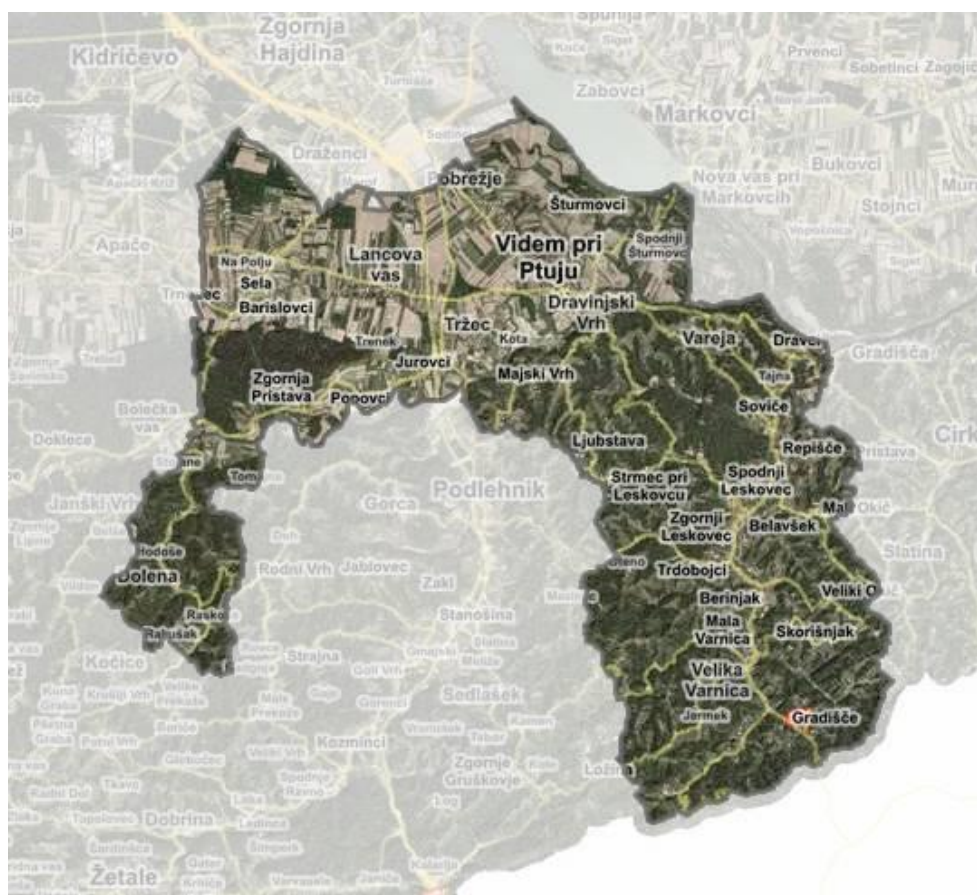


Tabela 1: Število prebivalcev in gospodinjstev po naseljih občine *

NASELJE	PREBIVALCI	GOSPODINJSTVA
Barislovci	116	46
Belavšek	80	37
Berinjak	17	6
Dolena	166	65
Dravci	57	24
Dravinjski Vrh	268	105
Gradišče	42	24
Jurovci	159	59
Lancova vas	523	205
Ljubstava	76	37
Majski Vrh	100	47
Mala Varnica	104	36
Pobrežje	971	405
Popovci	147	47
Repišče	146	58
Sela	190	82
Skorišnjak	58	26
Soviče	119	43
Spodnji Leskovec	105	34
Strmec pri Leskovcu	77	37
Šturmovci	126	49
Trdobojski	96	38
Trnovec	86	35
Tržec	429	158
Vareja	213	85
Velika Varnica	191	94
Veliki Okič	79	37
Videm pri Ptuju	459	181
Zgornja Pristava	208	75
Zgornji Leskovec	160	73
SKUPAJ	5.568	2.248

* Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018-2019.

Slika 6: Grafični prikaz mej Občine Videm



2.2 Pregled in analiza obstoječega stanja

Zakon o lokalni samoupravi v svojem 21. členu določa, da občina samostojno opravlja zadeve javnega pomena. Med nalogami, ki jih opravlja za zadovoljevanje potreb svojih občanov je tudi gradnja, vzdrževanje in urejanje lokalnih cest ter javnih poti. Lokalne ceste in javne poti so namenjene povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah, naselij ali delov naselij v občini med seboj in pomembne za navezovanje prometa na ceste enake ali višje kategorije. Podrobneje so naloge in pristojnosti občine v zvezi z gradnjo, vzdrževanjem, modernizacijo in varstvom občinskih cest ter prometa na njih opredeljene v:

- *Odlok o kategorizaciji občinskih cest v občini Videm*
- *Odlok o načinu opravljanja rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v občini Videm*
- *Odlok o predmetu in pogojih za dodelitev koncesije za opravljanje rednega vzdrževanja lokalnih javnih cest in drugih prometnih površin v Občini Videm*

Temeljna pravila pri gradnji, vzdrževanju, obnavljanju in varstvu javnih cest, opredelitvi statusa ter kategorizacije javnih cest, so določena v sprejetih zakonih in podzakonskih aktih. Zakoni in podzakonski akti, ki s svojimi določbami predstavljajo zakonsko podlago, so naslednji:

- *Zakon o cestah (ZCes-1),*
- *Zakon o javnih cestah (ZJC),*
- *Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1),*
- *Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest,*
- *Pravilnik za izvedbo investicijskih vzdrževalnih in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah,*
- *Pravilnik o zaporah na cestah,*
- *Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih,*
- *Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest.*

Občinske ceste, v katere spadajo tudi lokalne ceste in javne poti, se zato morajo redno vzdrževati, obnavljati in po potrebi tudi modernizirati z vidika upoštevanja gospodarnosti vzdrževanja in na njih varnega odvijanja prometa. Vzdrževanje občinskih javnih poti izvaja Režijski obrat Občine Videm, Videm pri Ptuju 54, 2284 Videm.

Zaradi dejstva, da so odseki navedenih javnih poti:

- JP 956 341 - Cesta Škorišnjak – Kozel,
- JP 956 121 – Cesta Majski vrh – Drenova grama,
- JP 956832 in JP 956831 – Zg. Pristava – Vinkler – Cebek,

v skupni dolžini 2.185 m v slabem stanju, je za izboljšanje pretoka prometa in s tem prometne varnosti, zmanjšanja stroškov vzdrževanja in prehodnosti v zimskem času, nujno potrebno omenjene odseke cest modernizirati in rekonstruirati z novogradnjo, preplastitvijo cestišča z asfaltom, ureditvijo bankin.

Slika 7: Prikaz stanja javnih poti





2.3 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Temeljni razlogi za investicijsko namero so:

- implementacija evropskih in nacionalnih programov in strategij na področju izboljšanja prometne varnosti in varovanja okolja ter regionalnega razvoja,
- izboljšanje dostopnosti prebivalcem do svojih domov in boljše cestne povezave z drugimi kraji po Sloveniji,
- izboljšanje prometne varnosti,
- preprečevanje odseljevanja mladih in s tem preprečevanje upadanje števila prebivalstva in prenehanje splošnega gospodarskega zaostajanja ter na ta način poživitev vseh vrst gospodarskih in turističnih dejavnosti,
- ohranjanje poseljenosti,
- varnejša dnevna migracija,
- lepša podoba naselij,
- zmanjšanje stroškov vzdrževanja cestišča in bankin,
- realizacija projektov, ki jih je Občina Videm umestila v Načrt razvojnih programov.

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

3.1 Opredelitev razvojnih ciljev

Planirana investicija bo predvidena v naslednjih programih in načrtih:

- v Načrtu razvojnih programov Občine Videm.

Pomembnejši predpisi, ki jih je potrebno upoštevati:

- *Zakon o financiranju občin (ZFO-1), (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUUJFO, 71/17 in 21/18),*
- *Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Uradni list RS, št. 38/16),*
- *Zakon o javnih cestah (Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 45/08, 57/08 – ZLDUVCP, 69/08 – ZCestV, 42/09, 109/09, 109/10 – ZCes-1 in 24/15 – ZCestn),*
- *Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr.)*
- *Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS, št. 49/97, 113/09 in 109/10 – ZCes-1).*

3.1.1 Predmet projekta

Predmet projekta »Cestni program 2020« je modernizacija in rekonstrukcija odsekov javnih poti z novo asfaltno prevleko vozišča, ureditev bankin in ureditvijo odvodnjavanja.

Modernizacija in rekonstrukcija cest se izvede v skupni dolžini 2.185 m.

3.1.2 Namen projekta

Namen predvidene investicije je, da omogoči hitrejšo in varnejšo prometno povezavo v občini živečih prebivalcev Slovenije z ostali bližnjimi in bolj odročnimi kraji po Sloveniji. Prav tako je njen namen pospešiti gospodarski razvoj z zagotavljanjem večje varnosti, prehodnosti in dostopnosti zaposlenih do delovnih mest v Sloveniji ter ostalih prebivalcev občine in obiskovalcev. Na enak način se pospešuje tudi turistična dejavnost ob območju na katerem se ureja prometna infrastruktura.

Namen investicije je pospešiti skladen razvoj z uravnoteženim družbenim, gospodarskim in turističnim razvojem, ohranitev poseljenosti območja ter razvoj z vidika okolja, z zagotavljanjem visoke življenjske

ravni in kakovosti zdravja ter bivalnega okolja, s tem dvig življenjskega standarda vseh občanov v Občini Videm, ter izboljšati dostopnost do gospodinjstev in gospodarskih subjektov v tem območju.

Na obravnavanem območju je potreben celovitejši pristop, ki pomeni oblikovanje strategije razvoja prometne varnosti, ki bo zadostila dolgoročnim ciljem.

3.1.3 Cilji projekta

S cilji investicije na področju prometne infrastrukture bo investitor zasledoval sledeče namene:

- izvajanje strateške usmeritve države na področju javne infrastrukture;
- implementacijo veljavnih predpisov s področja prometa in okolja;
- ohranjanje poseljenosti območja;
- manj emisij izpušnih plinov v okolje zaradi manjše porabe energije z vožnjo po boljših cestah;
- odpraviti otežen dostop do svojih domov in gospodarskih objektov prebivalcem Občine Videm;
- drugo.

Z namenom doseganja sledečih ciljev:

- povečanje prometne varnosti,
- povečanje prehodnosti cest, zlasti v zimskem času,
- zmanjšanje stroškov vzdrževanja urejene prometne infrastrukture za vozišče (predvsem krpanje lukenj na cestišču na spomlad zaradi zimskih razmer), bankine, prometno signalizacijo in opremo, druge cestne naprave, vzdrževanje urejene prometne infrastrukture pa bo tudi lažje in hitrejše,
- ohranitev poseljenosti območja,
- povečanje dostopnosti do gospodinjstev na tem območju,
- povečanje dostopnosti do gospodarskih, javnih in drugih subjektov,
- povečanje možnosti razvoja turizma in podeželja,
- izboljšanje cestnega sveta (okoljevarstvena situacija) kot je vegetacija in polje preglednosti,
- zmanjšanje hrupa ob urejeni prometni infrastrukturi.

3.2 Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi

Vizija regionalnega razvoja v Sloveniji je skladen razvoj z uravnoveženimi gospodarskimi, socialnimi in okoljskimi vidiki v vseh slovenskih regijah, kar bo zagotovilo visoko življenjsko raven in kakovost zdravja ter bivalnega okolja vseh prebivalcev Slovenije. Vizija stremi k trajnostnemu razvoju v najširšem pomenu, ki optimalno izrablja vse regionalne potenciale, pri tem pa ne zmanjšuje virov in možnosti razvoja prihodnjih generacij.

Zakonska podlaga:

- *Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (ZSRR-2), (Uradni list RS, št. 20/11, 57/12 in 46/16);*
- *Zakon o ukrepih za uravnoteženje javnih financ občin (ZUUJFO) (Uradni list RS, št. 14/15)*
- *Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/2004 in 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2);*
- *Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt), (Uradni list RS, št. 33/07, 108/09, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 - odl. US in 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2);*
- *Pravilnik o postopkih za izvrševanje proračuna Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 50/07, 114/07 – ZIPRS0809, 61/08, 99/09 – ZIPRS1011, 3/13 in 81/16).*

Prav tako pa si Občina Videm z investicijskim projektom in podobnimi projekti, ki jih bo izvajala na območju občine, prizadeva zagotoviti izboljšanje kakovosti življenja in bivanja vseh občanov na področju človeških virov, socialne in družbene povezanosti, vključenosti in zaupanja ter večjega občutka pripadnosti.

Načrtovana investicija v modernizacijo in rekonstrukcijo prometne infrastrukture je v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.

3.2.1 Obveznosti in prednostni ukrepi

V tej točki so prikazane obveznosti Občine Videm v zvezi z modernizacijo in rekonstrukcijo prometne infrastrukture v občini Videm.

Za zagotovitev ustrezne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva, je nujna ustrezna umestitev prometne infrastrukture v prostoru in njena kvaliteta, ki se odraža v kvaliteti vzdrževanja, posodobitve in izgradnji dodatnih ali novih zmogljivosti.

Investicija je usklajena s strategijo razvoja občine, katera predvideva ureditev infrastrukture in povezav z namenom omogočiti urejene kraje v občini. Skladno s prostorsko ureditvijo je potrebno urediti tudi prometno varnost v naseljih. Prometna infrastruktura navedenih odsekov je v zelo slabem stanju in zelo nevarna za udeležence v prometu. Zato je za potrebe varnosti udeležbe v prometu potrebno modernizirati in rekonstruirati prometno infrastrukturo.

Ugotavljamo, da občine za skladnejši razvoj območij nujno potrebujejo dodatna sredstva za modernizacijo prometne infrastrukture in dolgoročno zmanjšanje ranljivosti Republike Slovenije zaradi klimatskih sprememb. Izboljšanje trenutnega stanja je predvideno s ključnim ukrepom – »Cestni program 2020«, ki bi v prvi vrsti izboljšal varno prometno življenje.

3.3 Zakonodaja, ki ureja predmetno področje

Pri pripravi vse potrebne dokumentacije za predmetni projekt in izdelavo nadaljnje investicijske dokumentacije projekta je potrebno upoštevati merodajno evropsko, slovensko in občinsko zakonodajo, ki bodo vključene v projekt.

Zakon o urejanju prostora (ZUreP-2)

1. člen

(1) Ta zakon določa cilje, načela in pravila urejanja prostora, udeležence, ki delujejo na tem področju, vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja, postopke za njihovo pripravo, sprejetje in izvedbo ter združen postopek načrtovanja in dovoljevanja. Določa tudi prostorske ukrepe, instrumente in ukrepe zemljiške politike ter ureja spremljanje stanja v prostoru, delovanje prostorskega informacijskega sistema in izdajanje potrdil s področja urejanja prostora.

Gradbeni zakon (GZ)

4. člen

(1) Za novogradnjo, rekonstrukcijo in spremembo namembnosti objekta je treba:

- imeti pravnomočno gradbeno dovoljenje in
- začetek gradnje objekta prijaviti v skladu s 63. členom tega zakona.

(2) Ne glede na drugo alinejo prejšnjega odstavka spremembe namembnosti objekta ni treba prijaviti.

(3) Gradnjo je treba izvajati skladno z gradbenim dovoljenjem.

5. člen

(1) Ne glede na prejšnji člen gradbeno dovoljenje za gradnjo in prijava začetka gradnje nista pogoj za:

- enostaven objekt, vzdrževanje objektov in vzdrževalna dela v javno korist,
- začasen objekt in
- izvrševanje izrečenega inšpekcijskega ukrepa.

(2) Odstranitev objekta se lahko začne na podlagi prijave začetka gradnje.

(3) Gradnja iz prvega in drugega odstavka tega člena ne sme biti v nasprotju s prostorskim izvedbenim aktom, predpisi, s katerimi se podrobneje določijo bistvene in druge zahteve, in drugimi predpisi.

4 OPIS RAZLIČICE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

V Dokumentu identifikacije investicijskega projekta so prikazane različice »brez« investicije in »z« investicijo.

4.1 Različica »brez« investicije

Različica »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta Občine Videm.

Brez realizacije investicijskega projekta Občina Videm ne bi sledila vsem Direktivam, Strategijam in Programom, ki jih narekujeta Slovenija in Evropska unija na področju varnosti udeležencev v prometu.

Predmetna prometna infrastruktura je namenjena boljši prometni povezavi prebivalcev Občine Videm in bo omogočala varnejšo prometno povezavo prebivalcev iz tega območja z ostalimi kraji v Sloveniji, kar je pomembno za boljšo delovno mobilnost in boljšo dostopnost pristojnih služb v primeru nesreč in drugih dogodkov (varnejša in hitrejša dostopnost vozil nujne medicinske pomoči, gasilcev, policije,...). Prav tako bo modernizirana in rekonstruirana prometna infrastruktura doprinesla k boljši prometni povezavi prebivalcev krajev in zaselkov Občine Videm in izboljšala kvaliteto bivanja.

Različica brez investicije bi pomenila zaradi zelo slabega stanja obstoječe prometne infrastrukture veliko tveganje z vidika prometne varnosti in ohranjanja poseljenosti območja v katerem se nahaja.

To pomeni, do bi se glede na obstoječe stanje prometne infrastrukture še naprej:

- slabšala prometna varnost vseh udeležencev v prometu (pešcev, starejših občanov, otrok, voznikov),
- pojavljale bi se udarne jame, kar bi povzročalo dodatne stroške vzdrževanja za njihovo saniranje,
- turistična privlačnost kraja bi se zmanjševala, kar bi povzročalo manjši obisk turistov in posledično temu manjši prihodek iz tega naslova.

Močno poškodovana in neprimerna prometna infrastruktura v Občini Videm bi imela posredno negativne učinke na gospodarskem, turističnem, socialnem in okoljevarstvenem področju, ki bi se z ne izvedbo projekta le še vnaprej stopnjevali. Iz teh razlogov je različica brez investicije absolutno nesprejemljiva.

Slabo stanje obstoječe prometne infrastrukture, predvsem v smislu slabega vozišča in neurejenih bankin ter s tem v zvezi oteženega vzdrževanja ceste, naraščanja prometa in vzpostavitve normalnejše cestne povezave znotraj naselja in med naselji, opravičuje predvideno investicijo.

Pomembno je doseči ustrezno prometno infrastrukturo, ki bo vplivala na izboljšanje kvalitete življenja občanov, ohranitev poseljenosti in zmanjšanje segrevanja ozračja na tem območju, saj bo to omogočilo zmanjšanja obremenjevanje okolja, kar bo pripomoglo k ohranjanju okolja in razvoju ostalih dejavnosti.

Po Zakonu o varstvu okolja morata država in občina v skladu s svojimi pristojnostmi spodbujati dejavnosti varstva okolja, ki preprečujejo in zmanjšujejo obremenjevanje okolja.

Dejstvo je, da je ureditev prometne infrastrukture nujno potrebna, saj bo le tako lahko občina sledila ciljem, ki si jih je zastavila.

4.2 Različica »z« investicijo

Različica »z« investicijo je mnogo ugodnejša z vidika prometne varnosti, stroškov vzdrževanja, dnevne migracije, ohranitve poseljenosti in ne nazadnje tudi zagotovitve osnovne prometne infrastrukture v občini Videm.

Občina bo z modernizacijo in rekonstrukcijo prometne infrastrukture odsekov navedenih cest omogočila nadaljnjo modernizacijo prometne infrastrukture, občanom Občine Videm pa bo omogočila boljše in hitrejše povezave do svojih gospodinjstev in na delovna mesta ter s tem manjšala negativne vplive na ozračje, izboljšala prometno varnost. V ta namen je potrebna ureditev prometne infrastrukture.

Različica »z« investicijo je edina možnost za realizacijo projekta, saj bo Občina Videm tako sledila ciljem ukrepa za izboljšanje bivalnih razmer in ureditvi naselij.

Družbeni pomen ureditve prometne infrastrukture

Družbeni pomen modernizacije in rekonstrukcije prometne infrastrukture se kaže v možnosti ureditve ustrezne prometne varnosti v občini. Vse to bo omogočilo:

- **enakovredne pogoje bivanja na podeželju,**
- **povečanje možnosti ohranjanja poseljenosti in dvig ravni socialno-ekonomskega razvoja krajanov,**
- **kvalitetnejše preživljanje prostega časa (možnost sprehodov in drugih rekreativnih aktivnosti),**
- **izboljšanje možnosti in dostopnosti do gospodinjstev,**
- **varnejšo pot udeležencev v prometu,**
- **dvig kakovosti življenja.**

Razvojni pomen urejene prometne infrastrukture

Ureditev prometne infrastrukture je usklajena z razvojnimi programi Občine Videm ter z razvojnimi programi države, opredeljenimi v strateških aktih o zagotavljanju kvalitetnega in varnega življenja na podeželju in mestih.

Občina Videm bo z investicijo dosegla veliko razvojnih učinkov in sicer:

- večja možnost razvoja lokalnega in širšega okolja,
- večja povezanost turizma ter razvoj turizma v občini,
- razvoj gospodarskih aktivnosti v naselju, kot posledica urejene prometne infrastrukture.

Ekonomski pomen urejene prometne infrastrukture

Investicija v ureditev prometne infrastrukture bo vključevala tudi upoštevanje lokalnih značilnosti. Tako bo urejenost Občine Videm:

- bolj privlačna za turiste in za naključne obiskovalce same Občine Videm ter ostalih sosednjih naselij. Tako se bo povečal obisk turističnih znamenitosti, ki jih nudi sama občina in sosednje občine,
- lažje bo vzdrževanje in čiščenje cest,
- zaradi urejenega okolja bo Občina Videm pridobila na dodani vrednosti lokalnega okolja.

Prometna varnost

Neurejena prometna infrastruktura neposredno vpliva na prometno varnost, ekonomiko in okolje.

Udarne jame, porušitev robov vozišča, neravnine ali posedanje vozišča, slaba utrjenost bankin in neurejeno odvodnjavanje direktno ogrožajo prometno varnost. Zato planirana investicija predvideva dvig kvalitete vožnje za uporabnike z namenom razvoja cestnega omrežja na prostoru lokalne skupnosti.

Kriterij prometne varnosti pri planirani investiciji obsega naslednje:

- vrsto poškodb voziščne konstrukcije, ki znatno zmanjšujejo prometno varnost,
- slabo preglednost,
- pomanjkanje prometne signalizacije,
- neurejeno odvodnjavanje.

S predlagano investicijo se bo torej po zgoraj podanih kriterijih prvenstveno povečala prometna varnost. To pa pomeni, da bo:

- voziščna konstrukcija brez poškodb,

- urejeno bo odvodnjavanje,
- urejene bodo bankine,
- postavljeni bodo ustrezni elementi cestne osi in prečnega profila,
- zagotovljena bo ustrezna preglednost.

Stroški vzdrževanja

Stroški vzdrževanja hudo poškodovane prometne infrastrukture so lahko tudi do 70-80% višji kot pri normalno vzdrževani prometni infrastrukturi. Dejansko so potrebne intervencije po vsaki zimi, ko nastanejo poškodbe opisane v predhodnem poglavju. S predlagano modernizacijo in rekonstrukcijo prometne infrastrukture, ki ima značaj novogradnje in investicijskega vzdrževanja, bi se stroški vzdrževanja bistveno zmanjšali.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

5.1 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru operacije

Investicija je namenjena v modernizacijo in rekonstrukcijo naslednjih cest:

- JP 956 341 - Cesta Škorišnjak – Kozel,
- JP 956 121 – Cesta Majski vrh – Drenova grama,
- JP 956832 in JP 956831 – Zg. Pristava – Vinkler – Cebek,

Upravičenost gradnje

Obravnavana prometna infrastruktura po svoji legi povezuje gospodinjstva in gospodarske subjekte v naseljih ter zaselkih v Občini Videm. Slabo stanje obstoječe prometne infrastrukture, predvsem v smislu uničenega vozišča in neutrenjih bankin ter s tem v zvezi oteženega vzdrževanja cest, naraščanje prometa in vzpostavitev normalnejše cestne povezave naselij, zaselkov s centrom, opravičuje predvideno ureditev.

Konfiguracija terena

Teren po katerem poteka obravnavana prometna infrastruktura je delno ravninski in delno gričevnat.

Pravno premoženjske zadeve

Modernizacija in rekonstrukcija prometne infrastrukture se izvaja po obstoječih trasah in ni posegov na sosednja zemljišča. Vsa morebitna poseganja v parcele izven cestnega telesa rešuje naročnik z lastniki, v skladu z veljavno zakonodajo.

6 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

V nadaljevanju so navedene celotne investicijske vrednosti za izvedbo investicijskega projekta, ki je namenjen modernizaciji in rekonstrukciji prometne infrastrukture.

V končni investicijski vrednosti je potrebno upoštevati stroške izdelave investicijske dokumentacije, izvedbe, preddel, zemeljskih del, zgornjega ustroja, opreme cest in gradbenega nadzora.

Celotna investicijska vrednost je ocenjena v EUR z DDV.

6.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah

Tabela 2: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih oz. tekočih* cenah in z 22 % DDV (v EUR)

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Cesta Škorišnjak – Kozel - GOI	47.540,98	58.000,00
2.	Cesta Majski vrh – Drenova grama - GOI	43.442,62	53.000,00
3.	JP Zg. Pristava – Vinkler – Cebek - GOI	59.836,07	73.000,00
4.	Cesta Škorišnjak – Kozel - Nadzor	1.639,34	2.000,00
5.	Cesta Majski vrh – Drenova grama - Nadzor	1.639,34	2.000,00
6.	Zg. Pristava – Vinkler – Cebek - Nadzor	2.459,02	3.000,00
SKUPAJ VREDNOST brez DDV		156.557,37	
DDV - 22%			34.442,63
SKUPAJ VREDNOST z DDV			191.000,00

* Investicija se bo začela in končala tako fizično kot tudi finančno v letu 2020, zato so stalne cene enake tudi tekočim.

Skupna vrednost investicije po stalnih oz. tekočih cenah z DDV-jem je **191.000,00 EUR**.

6.1.1 Ocena upravičenih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ so »upravičeni stroški« tisti del stroškov, ki so osnova za izračun (so)financerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu ali programu.

Glede na to, da bo za del investicije, ki izpolnjuje pogoje za sofinanciranje po 23. členu ZFO-1, občina pridobila nepovratna sredstva, smo celotno investicijo razdelili na upravičene investicijske-stroške, ki izpolnjujejo pogoje in preostale (neupravičene) stroške, ki jih bo možno sofinancirati iz občinskih virov.

Tabela 3: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah v EUR*

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Cesta Škorišnjak – Kozel - GOI	58.000,00
2.	Cesta Majski vrh – Drenova grama - GOI	53.000,00
3.	JP Zg. Pristava – Vinkler – Cebek - GOI	73.000,00
4.	Cesta Škorišnjak – Kozel - Nadzor	2.000,00
5.	Cesta Majski vrh – Drenova grama - Nadzor	2.000,00
6.	Zg. Pristava – Vinkler – Cebek - Nadzor	3.000,00
	SKUPAJ	191.000,00

* Investicija se bo začela in končala tako fizično kot tudi finančno v letu 2020, zato so stalne cene enake tudi tekočim.

Skupna vrednost upravičenih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah znaša **191.000,00 EUR**.

6.1.2 Ocena neupravičenih stroškov po stalnih oz. tekočih cenah

Pri projektu ni neupravičenih stroškov.

6.1.3 Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih oz. tekočih cenah

Tabela 4: Celotna investicijska vrednost po stalnih oz. tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%)*

Leto	2020
Letni korektor	1,000
INVESTICIJA	2020
Upravičeni stroški	191.000,00
Neupravičeni stroški	0,00
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	191.000,00

6.2 Navedba osnove za oceno vrednosti

Podlaga za oceno investicijske vrednosti so bili podatki prejeti s strani Občine Videm, Videm pri Ptujju 54, 2284 Videm pri Ptujju.

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 predhodne raziskave in študije, pridobivanje dokumentacije, soglasij in dovoljenj, zemljišč, pripravljalna in zemeljska dela, izvedbo gradbenih, obrtniških del in napeljav, nabavo in namestitev opreme in naprav, svetovanje in nadzor izvedbe ter druge izdatke za blago in storitve, vključno odškodnine, ki so neposredno vezane na investicijski projekt. Za izračun upravičenih stroškov smo upoštevali le tisti del stroškov celotne investicije, ki je osnova za izračun (so)financerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu ali programu.

Za obseg potrebne vsebine DIIP-a smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

7 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1 *Predhodna idejna rešitev ali študija*

Za obseg potrebne vsebine dokumenta identifikacije investicijskega programa smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Za strokovno vsebino smo uporabili izhodiščne podatke – oceno stroškov, izkustvene parametre in predloge Občine Videm.

Vsa navedena dokumentacija se smiselno upošteva pri izdelavi investicijske dokumentacije.

7.2 *Opis in grafični prikaz lokacije*

Predmetna investicija se bo izvajala na področju Občine Videm.

Trase odsekov prometne infrastrukture so prilagojene terenskim razmeram. Skupna dolžina prometne infrastrukture na kateri se bodo izvajala dela je 2.185 m.

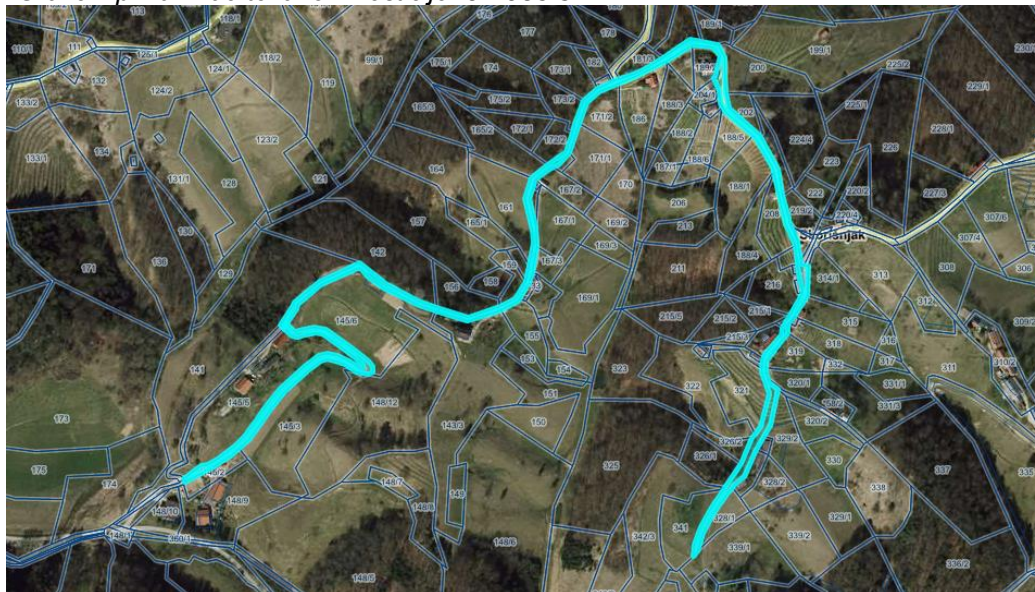
Modernizacija in rekonstrukcija odsekov prometne infrastrukture bo potekala na parcelnih številkah:

- 359/3 in 145/4 obe k.o. Skorišnjak
- 83/5 k.o. Dravinjski Vrh,
- 563/2 k.o. Majski Vrh,
- 1279 in 1294/6 obe k.o. Zgornja Pristava

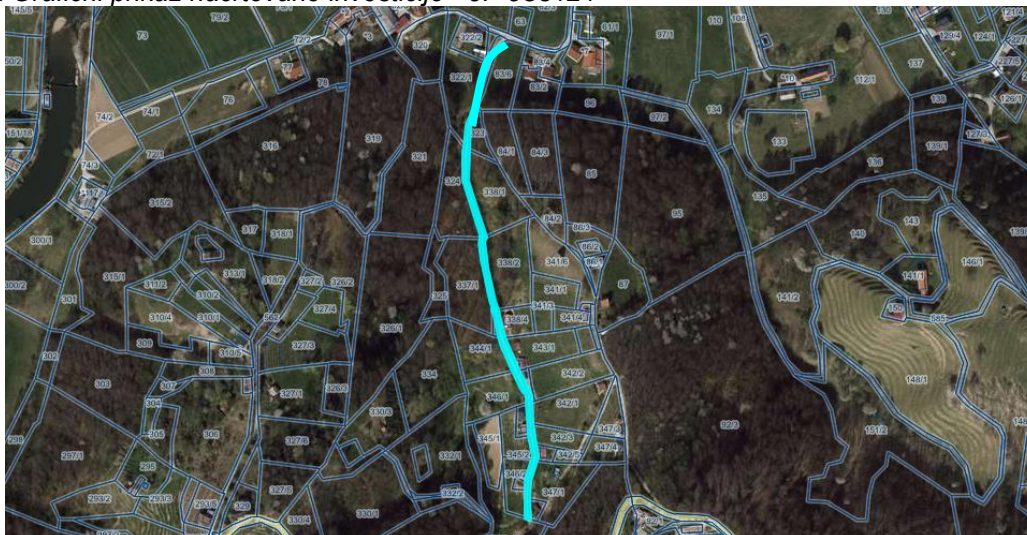
Konfiguracija terena

Teren, kjer bo izvedena investicija se v višinskem smislu giblje med 222 m in 332 m n.m.v..

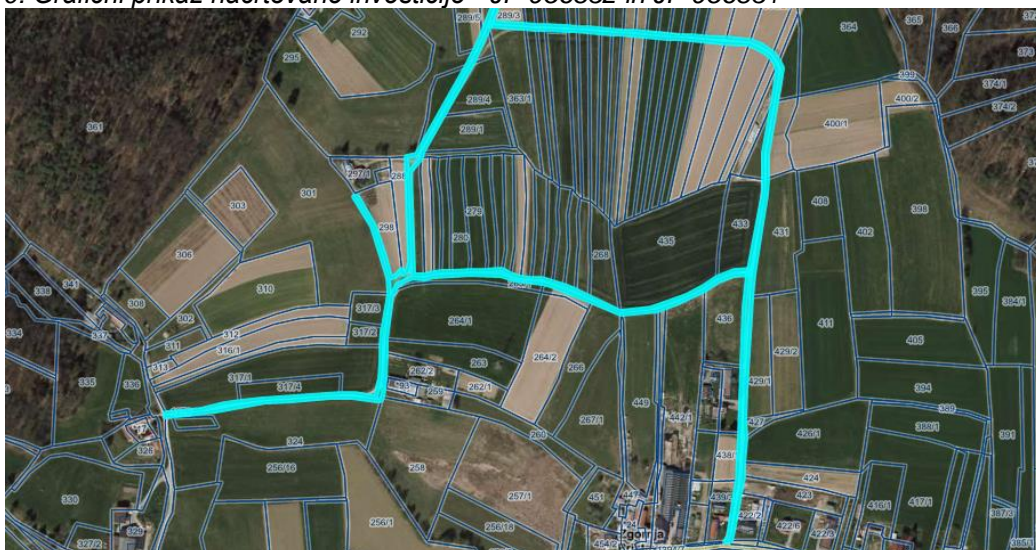
Slika 8: Grafični prikaz načrtovane investicije- JP 956 341



Slika 9: Grafični prikaz načrtovane investicije - JP 956121



Slika 10: Grafični prikaz načrtovane investicije - JP 956832 in JP 956831



7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Tabela 5: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v stalnih in tekočih cenah

Leto	Vrsta specifikacije	Vrednost v stalnih oz. tekočih* cenah v EUR, brez DDV	Vrednost v stalnih oz. tekočih* cenah v EUR, z DDV
2020	Cesta Škorišnjak – Kozel - GOI	47.540,98	58.000,00
	Cesta Majski vrh – Drenova grama - GOI	43.442,62	53.000,00
	JP Zg. Pristava – Vinkler – Cebek - GOI	59.836,07	73.000,00
	Cesta Škorišnjak – Kozel - Nadzor	1.639,34	2.000,00
	Cesta Majski vrh – Drenova grama - Nadzor	1.639,34	2.000,00
	Zg. Pristava – Vinkler – Cebek - Nadzor	2.459,02	3.000,00
	Skupaj:	156.557,37	191.000,00
Skupaj	156.557,37	191.000,00	

* Investicija se bo začela in končala tako fizično kot tudi finančno v letu 2020, zato so stalne cene enake tudi tekočim.

Obseg naložbe je:

- Modernizacija in rekonstrukcija prometne infrastrukture v občini Videm v dolžini 2.185 m.

Natančnejša vsebinska in vrednostna predstavitev posamezne investicije je predstavljena v poglavju 4, 5 in 6.

Pri terminskem planu izvedbe investicije so bili upoštevani naslednji kriteriji in sicer:

- **Možnosti sofinanciranja s strani 23. člena ZFO-1.**

Tabela 6: Terminski plan

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
Izdelava investicijske dokumentacije - DIIP	Februar 2020	Februar 2020
Potrditev investicijske dokumentacije - DIIP	Februar 2020	Februar 2020
Razpis – izbira izvajalca	April 2020	Maj 2020

Izvedba del	Maj 2020	Oktober 2020
Končni obračun	Oktober 2020	Oktober 2020
Prenos med osnovna sredstva	Oktober 2020	Oktober 2020

7.4 Okoljski omilitveni ukrepi

7.4.1 Učinkovita izraba naravnih virov

Predmetna investicija je prvenstveno namenjena izboljšanju prometne varnosti in pretočnosti ter varovanju okolja in jo bo potrebno realizirati.

Načrtovana investicija ne bo imela negativnega vpliva na okolje. Neposredne koristi modernizacije in rekonstrukcije prometne infrastrukture se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja, kar pomeni predvsem manjšo količino obremenjevanja zraka, tal ter vode.

7.4.2 Okoljska učinkovitost

Z izvedbo modernizacije in rekonstrukcije prometne infrastrukture, se bo promet odvijal bolj tekoče in hitreje, zmanjšalo onesnaževanje zraka s prašnimi delci PM 10 in 2,5 ter pripomoglo k zmanjšanju segrevanja ozračja, kar pomeni zmanjšanje ogrožanja zdravja občanov Občine Videm ter širše okolice.

7.4.3 Trajnostna dostopnost

Urejena prometna infrastruktura v Občini Videm bo preprečila odseljevanje in izboljšala možnosti za priseljevanje mladih družin, kar bo vplivalo na trajnostni razvoj Občine Videm v smislu gospodarstva in turizma.

7.4.4 Zmanjšanje vplivov na okolje

- **Tla**

Hitrejša in varnejša tranzicija skozi Občino Videm bo dolgoročno zmanjšala onesnaževanje tal. To bo preprečilo onesnaženost in prizadetost tal, območja pa bodo primernejša za uporabo v druge namene.

- **Voda**

Ustrezna prometna infrastruktura bo zmanjšala obremenitev na vodo, predvsem podtalnico. S tega razloga bo voda, namenjena za pitje ter za kmetijske dejavnosti, neoporečna.

V skladu z Odlokom o varstvenih pasovih in ukrepih za zavarovanje zalog pitne vode se obravnavana lokacija nahaja izven varstvenih pasov.

- **Emisije v zrak**

Po Uredbi o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11 in 8/15) s posegom ni pričakovati izrazito dodatnih negativnih vplivov v zrak.

7.4.5 Hrup

Obremenitev okolja s hrupom je predpisana z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur.l. RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10).

V skladu z Uredbo o hrupu v naravnem in življenjskem okolju ter Uredbo o spremembah in dopolnitvah uredbe o hrupu v naravnem in življenjskem okolju se obravnavana trasa nahaja v III. območju.

7.4.6 Ukrepi za odpravo negativnih vplivov na okolje

Dodatni omilitveni ukrepi niso predvideni, ker izvajanje obravnavane operacije zaradi povečanega hrupa, ne bo imelo vpliva na druge dejavnosti.

7.5 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Ocena vpliva na okolje za projekt »Cestni program 2020« ni bila izdelana, saj negativni vplivi ne bodo presegali mejnih vrednosti.

7.6 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Investicijo bo izvajala Občina Videm. Za izvedbo investicijskega projekta bo odgovoren župan Občine Videm, Branko MARINIČ.

V nadaljevanju prikazujemo kadrovsko organizacijsko shemo za omenjen projekt. Občina Videm je določila glavnega koordinatorja projekta, to je ga. Polona KOPRIVC, ki skrbi za koordinacijo projekta.

Slika 11: Kadrovsko-organizacijska shema

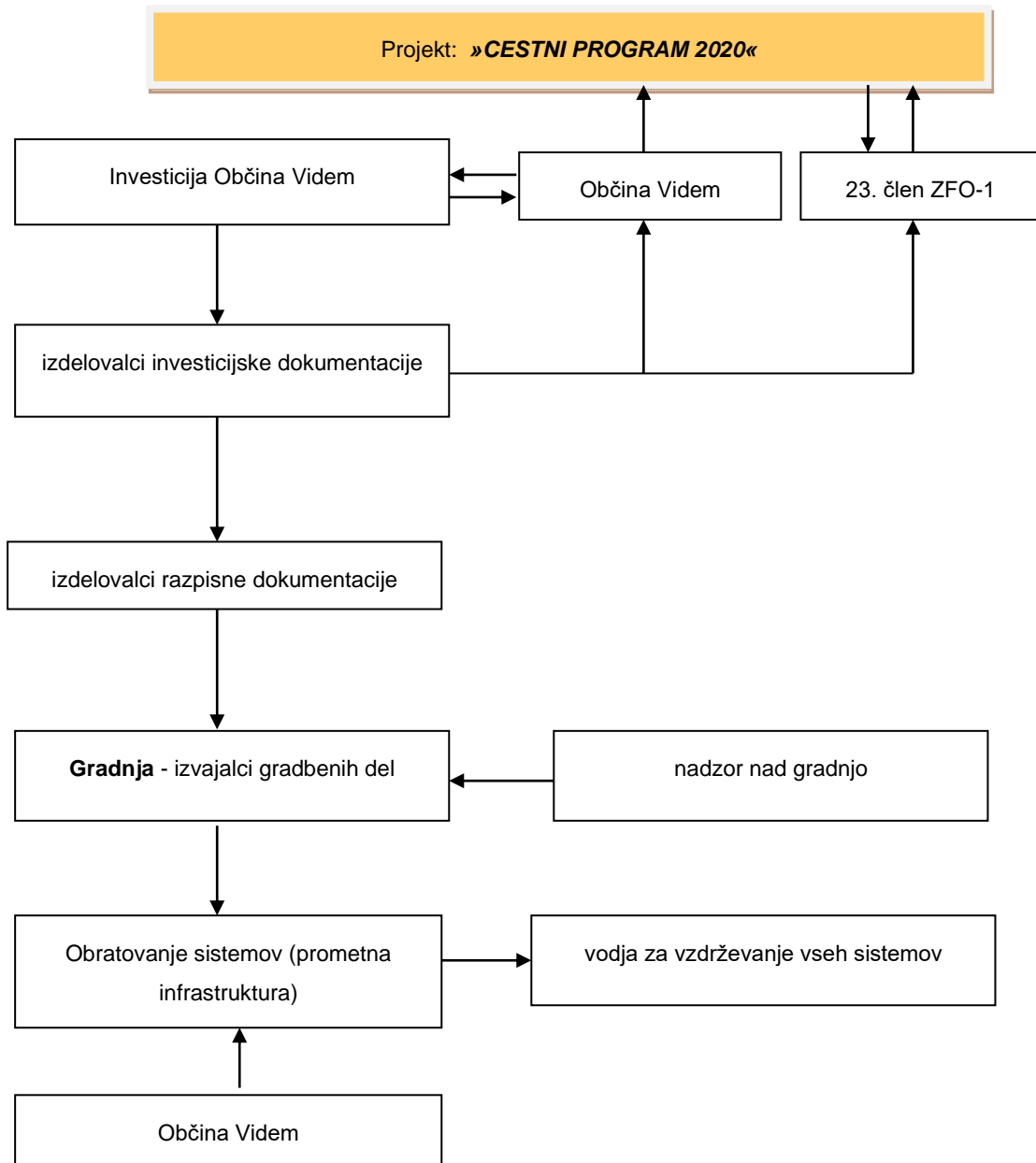


Tabela 7: Projektna skupina

Naziv dela	Izvajalec
Vodja investicije:	Branko MARINIČ, Občina Videm
Koordinator projekta:	Polona KOPRIVC, Občina Videm
Strokovna pomoč:	Matej ROGAČ, FIMA Projekti d.o.o., direktor

S prometno infrastrukturo bo upravljal Režijski obrat Občine Videm.

Zaposlitev nove osebe za upravljanje in vzdrževanje prometne infrastrukture ne bo potrebna, saj bo le-to opravljala oseba, ki je zadolžena s strani režijskega obrata za vzdrževanje ter s tem zagotavljala redno kontrolo in bo za to porabila 2 uro delovnega časa mesečno.

Razpisno dokumentacijo in postopke javnega naročanja izvajalcev (projektiranja, gradnje,...) bo izvedla Občinska uprava Občine Videm.

Gradbeni nadzor bo izvajal usposobljeni nadzornik. Izvajalec bo izbran na osnovi javnega naročila. Enako velja za koordinatorja varnosti na gradbišču.

Po zaključku del se bo izvedel tehnični pregled, ki ga bo izvedel za to usposobljeni strokovnjak.

Tabela 8: Preglednica članov projektne skupine

ČLANI PROJEKTNE SKUPINE ZA VODENJE PROJEKTA				
Ime in priimek	Izobrazba	Leta del. izkušenj	Strokovno področje, ki ga pokriva	Zadolžitev v okviru predloženega projekta
Polona KOPRIVC	magistra ekonomskih znanosti	14	Okolje in prostor	Skrbnik investicijskega projekta
Matej ROGAČ	univ. dipl. pravnik	12	Zakonodaja, pravo, finance	Tehnična in strokovna podpora

FIMA projekti d.o.o. (izdelovalec investicijske dokumentacije):

- Matej ROGAČ, izkušnje na področju pripravljanja investicijskih programom (DIIP, PIZ, IP, elaboratov, poslovnih načrtov, strategij,...), priprava projektov za prijave na Strukturne in Evropske sklade, vodja projektov na področju turizma, kmetijstva, gospodarstva, socialnega in družbenega razvoja, podjetništva, prijavljeni na razpise za črpanje nepovratnih sredstev iz Strukturnih skladov - Kmetijskega sklada, Podjetniškega sklada, Cilj 3.

7.7 Predvideni viri financiranja po tekočih cenah

Tabela 9: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR			
Leto	Vrednost	2020	Delež
23. člen ZFO-1 – nepovratna sredstva	184.594,00	184.594,00	96,65%
LASTNA SREDSTVA - občinski proračun Občine Videm	6.406,00	6.406,00	3,35%
SKUPAJ	191.000,00	191.000,00	100,00%

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Občina Videm za izvedbo investicijskega projekta »Cestni program 2020« črpala iz 23. člena ZFO-1 znaša **184.594,00 EUR**.

Občina Videm bo za investicijo zagotovila **6.406,00 EUR**.

7.8 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

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

- Povečanje kakovosti življenja prebivalcev Občine Videm.
- Ohranjanje naravnih virov in biotske raznolikosti, kar ima pozitiven učinek predvsem na počutje prebivalcev.

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

- Z implementacijo projekta se pričakuje celovit razvoj podeželja, saj bo z ureditvijo osnovne prometne infrastrukture možen izkoristek vseh naravnih danosti.
- Prav tako se pričakuje večji razvoj podeželskega turizma.

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

- Koristi iz naslova urejene prometne infrastrukture se kažejo predvsem v zmanjšanju negativnih vplivov na okolje v smislu zmanjšanja prašenja in hrupnosti.

8 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI TER DOLOČITEV NEPOVRATNE POMOČI

8.1 Finančna analiza

Cilj finančne analize investicije je ocena finančne donosnosti neposredne naložbe brez stranskih vplivov in učinkov.

V finančni analizi bomo upoštevali naslednje podatke:

- ocenjeni strošek investicije v višini **191.000,00** EUR po stalnih cenah z DDV,
- vzdrževalni **stroški prometne infrastrukture**: Upoštevali smo vzdrževalne stroške v višini **500,00** EUR na letni ravni.
- **prihodki**: predmetna investicija je v javnem interesu in ne ustvarja prihodkov
- upošteva se tudi **ostanek vrednosti** investicije v višini **15.081,97** EUR.

Upoštevana diskontna stopnja v obravnavanem 30-letnem referenčnem ekonomskem obdobju je 4%.

8.1.1 Projekcija operativnih stroškov

Tabela 10: Projekcija operativnih stroškov

Leto	Operativni stroški	
	Stroški vzdrževanja	Skupaj
2020	0	0
2021	500	500
2022	500	500
2023	500	500
2024	500	500
2025	500	500
2026	500	500
2027	500	500
2028	500	500
2029	500	500
2030	500	500
2031	500	500
2032	500	500
2033	500	500
2034	500	500
2035	500	500
2036	500	500
2037	500	500
2038	500	500
2039	500	500
2040	500	500
2041	500	500
2042	500	500
2043	500	500
2044	500	500
2045	500	500
2046	500	500
2047	500	500
2048	500	500
2049	500	500
2050	500	500
Skupaj	15.000	15.000

8.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza

Tabela 11: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostane vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano - 4% (€)		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
								A	C+D-B	(C+D-B)-A
2020	0	191.000	0	0	0	0	-191.000	191.000	0	-191.000
2021	1	0	500	0	0	-500	-500	0	-481	-481
2022	2	0	500	0	0	-500	-500	0	-462	-462
2023	3	0	500	0	0	-500	-500	0	-444	-444
2024	4	0	500	0	0	-500	-500	0	-427	-427
2025	5	0	500	0	0	-500	-500	0	-411	-411
2026	6	0	500	0	0	-500	-500	0	-395	-395
2027	7	0	500	0	0	-500	-500	0	-380	-380
2028	8	0	500	0	0	-500	-500	0	-365	-365
2029	9	0	500	0	0	-500	-500	0	-351	-351
2030	10	0	500	0	0	-500	-500	0	-338	-338
2031	11	0	500	0	0	-500	-500	0	-325	-325
2032	12	0	500	0	0	-500	-500	0	-312	-312
2033	13	0	500	0	0	-500	-500	0	-300	-300
2034	14	0	500	0	0	-500	-500	0	-289	-289
2035	15	0	500	0	0	-500	-500	0	-278	-278
2036	16	0	500	0	0	-500	-500	0	-267	-267
2037	17	0	500	0	0	-500	-500	0	-257	-257

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA
Cestni program 2020

2038	18	0	500	0	0	-500	-500	0	-247	-247
2039	19	0	500	0	0	-500	-500	0	-237	-237
2040	20	0	500	0	0	-500	-500	0	-228	-228
2041	21	0	500	0	0	-500	-500	0	-219	-219
2042	22	0	500	0	0	-500	-500	0	-211	-211
2043	23	0	500	0	0	-500	-500	0	-203	-203
2044	24	0	500	0	0	-500	-500	0	-195	-195
2045	25	0	500	0	0	-500	-500	0	-188	-188
2046	26	0	500	0	0	-500	-500	0	-180	-180
2047	27	0	500	0	0	-500	-500	0	-173	-173
2048	28	0	500	0	0	-500	-500	0	-167	-167
2049	29	0	500	0	0	-500	-500	0	-160	-160
2050	30	0	500	0	15.082	14.582	14.582	0	4.496	4.496
Skupaj		191.000	15.000	0	15.082	82	-190.918	191.000	-3.996	-194.996
Skupaj diskontirano		191.000	8.646	0	4.650	-3.996	-194.996			

Obrazložitev:

- Obračun amortizacije je načrtovan v skladu s slovenskimi računovodskimi standardi. Amortizacija je vključena v kalkulacijo celotne investicije. Pri tem smo upoštevali nabavno vrednost osnovnih sredstev, kot maksimalni znesek za obračun amortizacije v celotnem načrtovanem obdobju. Upoštevali smo 3% amortizacijsko stopnjo.
- Ostanek vrednosti - pri investicijskem projektu imamo poleg periodičnih donosov preostanka vrednosti ob koncu življenjske dobe. V naših izračunih smo upoštevali ostanek vrednosti, ki še ni amortiziran na ekonomsko dobo investicije 30 let in znaša 15.082 EUR
- Glede na vrsto investicije smo upoštevali 4% stopnjo za diskontiranje
- V investicijo niso vključena nepovratna sredstva
- Denarni tok je v finančni analizi negativen

IZRAČUN NAJVIŠJEGA ZNESKA SUBVENCije

Tabela 12: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

	Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti
Skupni investicijski stroški		191.000,00
Od tega upravičeni stroški (EC)		191.000,00
Diskontirani inv. stroški (DIC)	191.000,00	
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-3.995,96	

	DNR>0		DNR<0
1 a Upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	194.995,96		191.000,00
1 b Finančna vrzel (R=EE/DIC):	102,09	%	100,00
2 Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	194.995,96		191.000,00
3 a Najvišja stopnja sofinanciranja (CRpa):	100,00%	%	100,00%
3 b Izračun najvišjega zneska (DA*Crpa):	194.995,96		191.000,00

Obrazložitev:

- Upravičeni stroški po tekočih cenah znašajo **191.000,00 EUR**
- Najvišja stopnja sofinanciranja znaša 100,00 % upravičenih stroškov
- DNR je manjši od 0 (nič)
- Glede na vse upoštevane prihodke iz naslova investicije in višino upravičenih izdatkov, finančno vrzel in DNR smo prišli do maksimalne subvencije **191.000,00 EUR**

IZRAČUN FINANČNE VRZELI

Za izračun finančne vrzeli smo upoštevali maksimalne upravičene izdatke investicije (EE), ki znašajo 191.000,00 EUR in jih razdelili z diskontiranimi investicijskimi stroški (DIC), ki znašajo 191.000,00 EUR in tako izračunali, da znaša finančna vrzel 100,00%.

KORAKI ZA DOLOČITEV ZNESKA SUBVENCije

1. korak: Izračun stopnje primanjkljaja v financiranju (R):

$$R = \text{maks. EE} / \text{DIC}$$

$$R = (191.000,00 / 191.000,00) * 100 = 100,00\%$$

Pri čemer so:

- maks. EE *najvišji upravičeni izdatki* = DIC-DNR
- DIC (*diskontirani stroški naložbe*),

- DNR (*diskontirani neto prihodki*) = diskontirani prihodki - diskontirani operativni stroški + diskontirana preostala vrednost
2. korak: Izračun zneska (DA) »decision amount« na podlagi določitve Komisije, tj. »zneska, za katerega se uporablja stopnja sofinanciranja za prednostno os«

$$DA=EC*R$$

$$DA=191.000,00*100,00\%=191.000,00$$

Pri čemer so:

- EC upravičeni stroški.

3. korak: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja:

$$\text{donacija} = DA * \text{maks. CRpa}$$

$$\text{donacija} = 191.000,00 * 100\% = 191.000,00$$

Pri čemer je:

- maks. CR najvišja stopnja sofinanciranja, ki je določena za prednostno os v odločitvi Komisije o sprejetju operativnega programa.

Finančna vrzel (R) je 100,00%, upravičeni izdatki (EE) znašajo 191.000,00 EUR, diskontirani investicijski stroški (DIC) pa 191.000,00 EUR.

Na podlagi tega znaša znesek DA 191.000,00 EUR in najvišji znesek sofinanciranja 191.000,00 EUR.

8.1.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi

Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti na podlagi podatkov iz zgornje preglednice in še z nekaterimi vhodnimi podatki je sledeč:

- vrednost investicije = 191.000,00 EUR,
- ekonomska doba investicije $i = 30$ let,
- diskontna stopnja $p = 4\%$.

$$\text{FNSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = -194.994$$

Kot pričakovano je neto finančna sedanja vrednost investicije negativna in znaša -194.994 €, finančna stopnja donosnosti pa je prav tako negativna.

Finančna interna stopnja donosnosti

FIRR = negativna

Relativna neto sedanja vrednost

RNSV = -1,021

Obrazložitev:

- Finančna neto sedanja vrednost ima oznako FNSV,
- V osnovnem izračunu je FNSV negativna in znaša **-194.994 EUR**,
- Eno od najpogosteje uporabljenih meril za presojanje smiselnosti investicijskega projekta je njegova neto sedanja vrednost ali čista sedanja vrednost. Višina neto sedanje vrednosti je neposredno odvisna od uporabljene obrestne mere kot cene kapitala oziroma od uporabljenega pripadajočega diskontnega faktorja $1+i$, s katerim reduciramo bodoče finančne tokove na začetni trenutek. V našem konkretnem zgledu smo vzeli obrestno mero 4 % letno. (Diskontna stopnja je letna odstotna mera, po kateri se sedanja vrednost denarne enote v naslednjih letih zmanjšuje s časom),
- Finančna interna stopnja donosa ima oznako FIRR,
- Upoštevajoč investicijsko vrednost, prihodke in stroške poslovanja smo za izračun FIRR v nadaljevanju uporabili ekonomsko dobo trajanja projekta 30 let,
- Pri uporabljeni diskontni stopnji, ki je po stalnih cenah 4%, iščemo v nadaljevanju projekta pozitivno neto sedanjo vrednost in interno stopnjo donosnosti višjo od uporabljene individualne diskontne stopnje 4%, s čimer bo investicija v tem primeru upravičena in ekonomsko smiselna.

8.2 Ekonomska analiza in denarni tok

8.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro

Tabela 13: Projekcija prihodkov – javno dobro

Leto	Prihodki – javno dobro			
	Vplivi na varnost in okolje	Priseljevanje	Prihranki	Skupaj
2020	0	0	0	0
2021	7.500	3.600	7.500	18.600
2022	7.500	3.600	7.500	18.600
2023	7.500	3.600	7.500	18.600
2024	7.500	3.600	7.500	18.600
2025	7.500	3.600	7.500	18.600
2026	7.500	3.600	7.500	18.600
2027	7.500	3.600	7.500	18.600
2028	7.500	3.600	7.500	18.600
2029	7.500	3.600	7.500	18.600
2030	7.500	3.600	7.500	18.600
2031	7.500	3.600	7.500	18.600
2032	7.500	3.600	7.500	18.600
2033	7.500	3.600	7.500	18.600
2034	7.500	3.600	7.500	18.600
2035	7.500	3.600	7.500	18.600
2036	7.500	3.600	7.500	18.600
2037	7.500	3.600	7.500	18.600
2038	7.500	3.600	7.500	18.600
2039	7.500	3.600	7.500	18.600
2040	7.500	3.600	7.500	18.600
2041	7.500	3.600	7.500	18.600
2042	7.500	3.600	7.500	18.600
2043	7.500	3.600	7.500	18.600
2044	7.500	3.600	7.500	18.600
2045	7.500	3.600	7.500	18.600
2046	7.500	3.600	7.500	18.600
2047	7.500	3.600	7.500	18.600
2048	7.500	3.600	7.500	18.600
2049	7.500	3.600	7.500	18.600
2050	7.500	3.600	7.500	18.600
Skupaj	225.000	108.000	225.000	558.000

Javno dobro – Vplivi na varnost in okolje

Z urejeno cestno infrastrukturo bistveno pripomoremo k izboljšanju prometne varnosti. S tem ko je vozišče urejeno in primerno asfaltirano, brez udarnih jam ali neenakosti, se na površju bistveno zmanjša tveganje za nastanek prometnih nesreč. Enako pomembno vlogo imajo urejene bankine in odvodnjavanje, ki pripomore k izboljšanju varstva okolja. Predvideli smo, da bo ta pozitivni vpliv na izboljšanje prometne varnosti prinesel koristi v višini 7.500,00 EUR na letni ravni.

Javno dobro - Priseljavanje

Z realizacijo modernizacije in rekonstrukcije prometne infrastrukture bo občina zagotavljala višji življenjski standard občanov in povečanje priseljavanja v Občino Videm. Vpliv na občino pomeni, da bo s povečanjem števila priseljenih pridobila dodatna sredstva iz naslova dohodnine zaposlenih. Vsaka občina po zakonu o občinah dobi 30% od dohodnine zaposlenega. Na letnem nivoju bo to prineslo koristi v višini 3.600,00 EUR.

Javno dobro – Prihranki

Dotrajane ceste predstavljajo za občino visoke stroške vzdrževanja, kar dodatno obremenjuje občinski proračun. Predvidevali smo stroške v višini 5,00 EUR za vzdrževanje, kar pomeni pri investiciji 1.500 m letni prihranek v višini 7.500,00 EUR.

8.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza

Tabela 14: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Stroški Skupaj (€)	Prihodki - javna korist (€)	Ostane vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano 4% (€)		
									Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
		A	B	A+B	C	E	C+E-B	C+E-B-A	A	C+E-B	C+E-B-A
2020	0	191.000	0	191.000	0	0	0	-191.000	191.000	0	-191.000
2021	1	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	17.404	17.404
2022	2	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	16.734	16.734
2023	3	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	16.091	16.091
2024	4	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	15.472	15.472
2025	5	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	14.877	14.877
2026	6	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	14.305	14.305
2027	7	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	13.755	13.755
2028	8	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	13.225	13.225
2029	9	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	12.717	12.717
2030	10	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	12.228	12.228
2031	11	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	11.757	11.757
2032	12	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	11.305	11.305
2033	13	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	10.870	10.870
2034	14	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	10.452	10.452
2035	15	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	10.050	10.050
2036	16	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	9.664	9.664
2037	17	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	9.292	9.292

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA
Cestni program 2020

2038	18	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	8.935	8.935
2039	19	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	8.591	8.591
2040	20	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	8.261	8.261
2041	21	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	7.943	7.943
2042	22	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	7.637	7.637
2043	23	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	7.344	7.344
2044	24	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	7.061	7.061
2045	25	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	6.790	6.790
2046	26	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	6.528	6.528
2047	27	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	6.277	6.277
2048	28	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	6.036	6.036
2049	29	0	500	500	18.600	0	18.100	18.100	0	5.804	5.804
2050	30	0	500	500	18.600	15.082	33.182	33.182	0	10.231	10.231
Skupaj		191.000	15.000	206.000	558.000	15.082	558.082	367.082	191.000	317.636	126.636
Skupaj diskontirano		191.000	8.646	199.646	321.632	4.650	317.636	126.636			
Ekonomska stopnja donosnosti EIRR				4,588%							

Obrazložitev:

- Obračun amortizacije je načrtovan v skladu s slovenskimi računovodskimi standardi enako kot pri finančni analizi. Upoštevali 3% amortizacijsko stopnjo 15.082 EUR
- Glede na vrsto investicije smo upoštevali 4% stopnjo za diskontiranje
- V investicijo so vključeni učinki JAVNO DOBRO
- Denarni tok je v ekonomski analizi pozitiven
- Doba vračanja investicije je 10,55 let

8.2.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi

Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti na podlagi podatkov iz zgornje preglednice in še z nekaterimi vhodnimi podatki je sledeč:

- vrednost investicije = 191.000,00 €,
- ekonomska doba investicije $i = 30$ let,
- diskontna stopnja $p = 4\%$.

$$\text{ENSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = 126.636$$

Neto ekonomska sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 126.636 €, ekonomska stopnja donosnosti je prav tako pozitivna.

Ekonomska interna stopnja donosnosti

$$\text{EIRR} = 4,588\%$$

Relativna neto sedanja vrednost

$$\text{RNSV} = 0,66$$

Doba vračanja investicije

$$\text{DVI} = 10,55$$

Obrazložitev:

- Ekonomska doba projekta je bila narejena na 30 let
- Neto sedanja vrednost je ob uporabljeni 4% letni obrestni meri (diskontni stopnji) pozitivna
- Interna stopnja donosa je pri uporabljeni diskontni stopnji pozitivna in znaša 4,588%
- Pomeni, da je interna stopnja donosnosti višja od uporabljene individualne diskontne stopnje, s čimer je investicija v tem primeru ekonomsko upravičena in nam pove, da vsaka enota vloženega kapitala ustvari 0,04588 enote akumulacije.

8.2.4 Izračun ekonomske upravičenosti operacije z jasno opredeljenimi izhodišči

Pri izračunu neto sedanje vrednosti smo upoštevali naslednje parametre:

- vrednost investicije (stalne cene): 191.000,00 EUR z DDV
- ekonomska doba investicije v letih: 30 let
- diskontna stopnja: 4%

Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) je pri teh parametrih pozitivna in znaša **126.636 EUR**. S tega vidika je investicija ekonomsko upravičena.

Upoštevajoč investicijsko vrednost, prihodke in stroške poslovanja je **ekonomska doba** povračila investicijskih stroškov po stalnih cenah izračunana na **30 let**.

Pri uporabljeni diskontni stopnji, ki je po stalnih cenah 4% je neto sedanja vrednost pozitivna, kar pomeni, da je interna stopnja donosnosti višja od uporabljene individualne diskontne stopnje, s čimer je investicija v tem primeru upravičena in ekonomsko smiselna.

Interna stopnja donosnosti v ekonomski analizi znaša **4,588%**, kar je več od upoštevane diskontne stopnje 4%.

Odločitev **za investicijo** je ekonomsko upravičeno in sprejemljiva le v pogoju, ko vstopi Občina Videm z deležem investicije maksimalno 3,35 %, ob upoštevanju pogojev za pridobitev subvencije minimalno 96,65 od vseh upravičenih stroškov investicije z DDV.

8.3 Analiza občutljivosti in tveganj

8.3.1 Splošna analiza občutljivosti

V okviru analize občutljivosti ugotavljamo mogoče spremembe ključnih spremenljivk, ki vplivajo na izvedbo projekta. V okviru tega projekta bomo predpostavili:

- Povečanje investicije za 5%,
- Povečanje investicije za 10%,
- Zmanjšanje investicije za 5%,
- Zmanjšanje investicije za 10%,
- Povečanje operativnih stroškov za 5%,
- Povečanje operativnih stroškov za 10%,
- Zmanjšanje operativnih stroškov za 5%,
- Zmanjšanje operativnih stroškov za 10%,
- Povečanje prihodkov za 5%,
- Povečanje prihodkov za 10%,
- Zmanjšanje prihodkov za 5%,
- Zmanjšanje prihodkov za 10%,
- Povečanje investicijskih stroškov za 10% in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10%.

Tabela 15: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	126.636	100,00%	4,59%	100,00%
Povečanje investicije za 5%	117.086	92,46%	4,08%	88,96%
Povečanje investicije za 10%	107.536	84,92%	3,61%	78,77%
Zmanjšanje investicije za 5%	136.186	107,54%	5,14%	112,01%
Zmanjšanje investicije za 10%	145.736	115,08%	5,74%	125,16%
Povečanje operativnih stroškov za 5%	126.204	99,66%	4,57%	99,68%
Povečanje operativnih stroškov za 10%	125.771	99,32%	4,56%	99,37%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 5%	127.068	100,34%	4,60%	100,32%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 10%	127.500	100,68%	4,62%	100,63%
Povečanje prihodkov za 5%	142.717	112,70%	5,12%	111,66%
Povečanje prihodkov za 10%	158.799	125,40%	5,65%	123,18%
Zmanjšanje prihodkov za 5%	110.554	87,30%	4,05%	88,17%
Zmanjšanje prihodkov za 10%	94.473	74,60%	3,49%	76,15%
Povečanje investicijskih stroškov za 10% in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10%	75.373	59,52%	2,59%	56,40%

Obrazložitev:

V primeru **povečanja investicije za 5% oz. 10%** se interna stopnja donosa zmanjša, vendar še vedno ostaja v ekonomskih mejah upravičenosti, pri upoštevanju 4,00% diskontne stopnje. V obeh primerih je neto sedanja vrednost pozitivna.

Povečanje **operativnih stroškov za 5% oz. 10%** se interna stopnja ne zniža pod 4,00%. Občutljivost investicije glede na operativne stroške je minimalna.

Zmanjšanje prihodkov za 5% oz. 10% pomeni, da v prvem primeru interna stopnja donosa ne pade pod 4,05%, v drugem primeru pa ne pod 3,49%, vendar je projekt glede na kazalnike še vedno ekonomsko opravičljiv.

Povečanje **investicijskih stroškov za 10%** in hkrati **zmanjšanje** pričakovanih **učinkov** za 10% pomeni, da je interna stopnja donosa enaka 2,59%.

Glede na okvirno merilo uspešnosti o dolgoročnih rezultatih ekonomske rasti in trenutnih časovnih preferenčnih stopenj je projekt z interno stopnjo donosa nad **4,0% ekonomsko upravičen**.

8.3.2 Analiza občutljivosti za opredelitev kritičnih spremenljivk projekta

Tabela 16: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	126.636	100,00%	4,59%	100,00%
Povečanje investicije za 1%	124.726	98,49%	4,48%	97,72%
Zmanjšanje investicije za 1%	128.546	101,51%	4,69%	102,32%
Povečanje operativnih stroškov za 1%	126.549	99,93%	4,58%	99,94%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%	126.722	100,07%	4,59%	100,06%
Povečanje prihodkov za 1%	129.852	102,54%	4,70%	102,35%
Zmanjšanje prihodkov za 1%	123.420	97,46%	4,48%	97,65%

Obrazložitev:

Naredili smo izračun kritične spremenljivke. Upoštevali smo 1% odstopanje investicije, operativnih stroškov in prihodkov (povečanje oziroma zmanjšanje spremenljivk) ter ugotovili, da ni večjih odklonov od 5% glede, na osnovno neto sedanjo stopnjo in spremenjeno neto sedanjo stopnjo v tabeli.

Prav tako smo ugotovili, da 1% odstopanje spremenljivk bistveno ne vpliva na interno stopnjo donosa v tabeli.

Glede na te dve postavki lahko ugotovimo, da v tej investiciji, pri upoštevanju 1% odstopanja ni kritičnih spremenljivk.

9 ANALIZA TVEGANJA

Izpostavljenost različnim oblikam tveganja tako poslovnim, finančnim, kakor tudi ekološkim, je stalnica v poslovanju občin, zato področju obvladovanja tveganj namenjamo posebno pozornost.

1. Poslovna tveganja

Na področju poslovnih tveganj je občina izpostavljena prodajnemu, obratovalnemu, investicijskemu in drugim različnim zunanjim tveganjem. Ocenjujemo, da je izpostavljenost tem tveganjem nizka.

2. Finančna tveganja

Pokritje investicije in zaprta finančna konstrukcija pomeni veliko tveganje za občino, saj brez nepovratne in povratne pomoči ne bo mogla zaprti finančne konstrukcije, saj je za tovrstno investicijo zelo težko pridobiti privatnega investitorja. Da omejimo tveganje in zapremo finančno konstrukcijo smo se prijavili na razpis za nepovratna sredstva.

Tveganje plačilne sposobnosti (likvidnostno tveganje), bomo poskušali obvladovati z načrtovanjem denarnih tokov in usklajevanjem ročnosti obveznosti in terjatev.

3. Ekološko tveganje

Ekološko tveganje smo omejili z izbiro najbolj primernih materialov, ki bodo vgrajeni v modernizirano in rekonstruirano prometno infrastrukturo.

4. Tveganje javnega interesa

Javni interes za izvedbo projekta je velik, saj gre za projekt, ki bo pomagal pri izboljšanju prometne varnosti in pretočnosti skozi naselja, po drugi strani pa bo izboljšal stanje v Občini Videm, kot v njeni širši okolici.

5. Organizacijska struktura projekta

Strokovni vodja investicije gospa Polona KOPRIVC in Občina Videm, ki bo skrbela za vzdrževanje prometne infrastrukture, imata zadostne reference za gospodarno ravnanje in učinkovito poslovno odločanje.

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

10.1 Potrebna investicijska dokumentacija

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

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijsko zasnovo in investicijski program;
4. **za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 EUR 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.**

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost je **191.000,00 EUR**. Glede na to, da ocenjena vrednost celotnega projekta po stalnih cenah ne presega 500.000 EUR, je potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ za omenjen projekt izdelati **Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)**.

10.2 Smiselnost investicije

Investicija je zraven ekonomske upravičenosti, upravičena predvsem zato, ker ni ekološko sporna.

Investicija bo imela izključno pozitiven vpliv na naravno okolje, izboljšala se bo prometna varnost in dvignila se bo kakovost življenja ob urejeni prometni infrastrukturi.

Realizacija investicije bo pripomogla k višji kakovosti bivanja, doprinesla k ugodnim pogojem za izboljšanje možnosti ohranitve ali povečanje poseljenosti in razvoja obravnavanega območja in regije.

Projekt je primeren za realizacijo, kar potrjujejo njegovi učinki, ki se odražajo v zagotavljanju varnosti nasploh ter zmanjšanju negativnih vplivov na okolje oziroma živo naravo.

Z Dokumentom identifikacije investicijskega projekta se ugotavlja, da je investicija za nadaljnji razvoj območja nujno potrebna.

Dokument identifikacije investicijskega projekta je bilo potrebno izdelati v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).