

Vrsta investicijske dokumentacije:

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
(Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010)

Naziv projekta:

REKONSTRUKCIJA CEST NA ČEČOVJU IN
PRESTAVITEV PRIKLJUČKA KEFROV MLIN

Datum izdelave dokumenta:
Ravne na Koroškem, marec 2016

1 OPREDELITEV PRIJAVITELJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

1.1 Opredelitev prijavitelja

Investitor:	OBČINA RAVNE NA KOROŠKEM
Naslov:	Gačnikova pot 5, Ravne na Koroškem
Telefon:	+386 (0)2 82 16 000
Fax:	+386 (0)2 82 16 001
E-mail:	obcina@ravne.si
Spletni naslov:	http://www.ravne.si/
Matična številka:	5883628000
Davčna številka:	SI48626244
Transakcijski račun:	01303-0100009987
Vodja projekta:	Sabina Hrašan, Višja svetovalka I
Odgovorna oseba:	Župan Občine Ravne na Koroškem, dr. Tomaž Rožen
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	

1.2 Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Izdelovalec DIIP:	OBČINA RAVNE NA KOROŠKEM
Naslov:	Gačnikova pot 5, Ravne na Koroškem
Telefon:	+386 (0)2 82 16 000
Fax:	+386 (0)2 82 16 001
E-mail:	obcina@ravne.si
Spletni naslov:	http://www.ravne.si/
Odgovorna oseba:	Sabina Hrašan
Podpis odgovorne osebe:	
Žig izdelovalca:	

Datum izdelave DIIP: februar 2016

1.3 Seznam strokovnih delavcev, odgovornih za pripravo investicijske, projektne in druge dokumentacije

Pri izdelavi investicijske dokumentacije (DIIP) so sodelovali naslednji strokovni sodelavci:

-
- **Bojan Medved, Vodja urada za razvoj in investicije**

Podpis: _____

žig:

-
- **Sabina Hrašan, Višja svetovalka I**

Podpis: _____

žig:

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Osnovni podatki o občini Ravne na Koroškem

Občina Ravne na Koroškem obsega slikovito pokrajino spodnjega dela Mežiške doline. Po površini obsega 63.4 km² in ima 12.170 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.

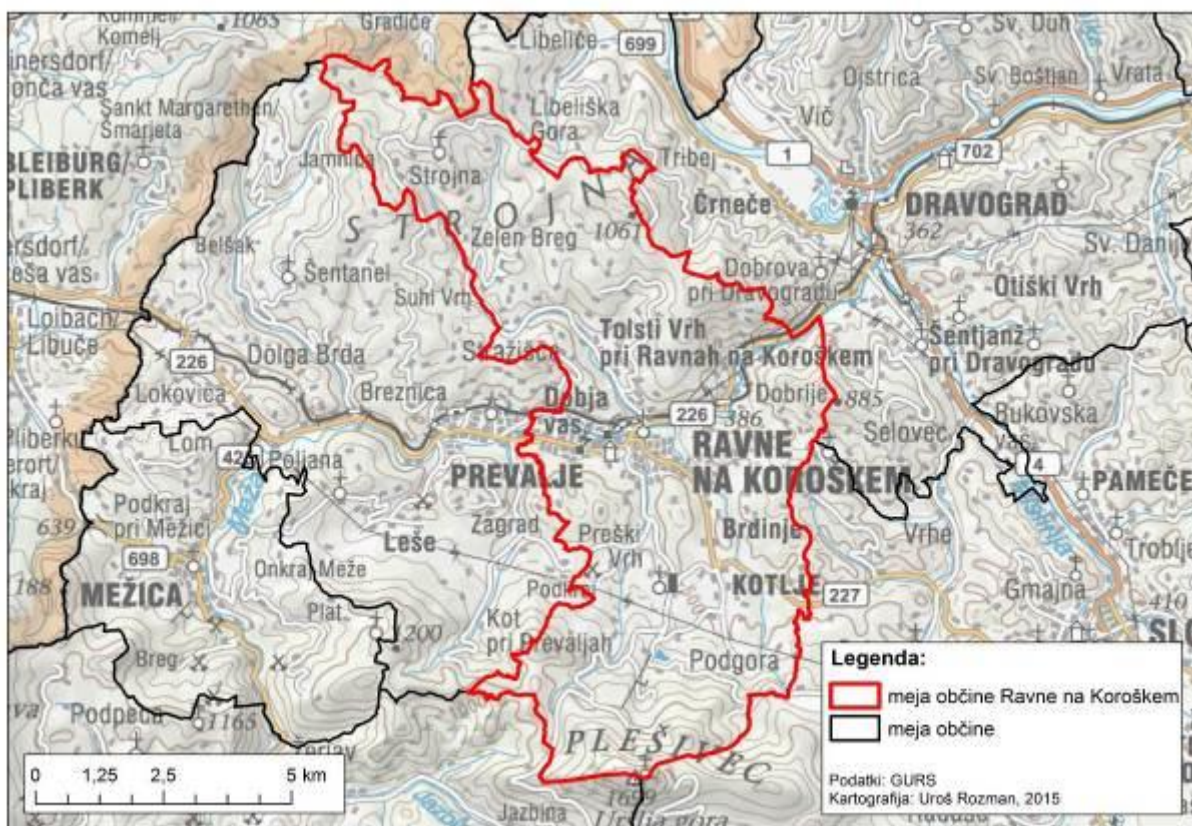
Občina je razdeljena na 16 naselij. Največje naselje po število prebivalcev so Ravne na Koroškem, v katerih živi 70 % vseh prebivalcev občine. Ostala večja naselja so še Kotlje, Tolsti vrh in Dobja vas.

Tabela 1: Osnovni podatki o občini Ravne na Koroškem

Površina v km ² (SURS 2011)	63,4
Število prebivalcev (SURS, 2014)	12.170
Gostota prebivalcev v preb./km ² (SURS, junij 2013)	196
Število naselij	16
Državne ceste v km	12,7
Lokalne ceste v km	59,5
Gozdne ceste v km	125,4

Javne poti v km	51,3
Kolesarske steze v km	5,2

Slika 1: Meja občine Ravne na Koroškem



Na območju občine je 12.7 km državnih, 59.5 km lokalnih, 51.3 km javnih poti, 5,2 km kolesarskih poti in 103 km gozdnih cest.

Glavne cestne povezave potekajo po dolini reke Meže ter dolinah večjih pritokov. Na območju občine ni priključka na avtocesto. Na območju Občine Ravne na Koroškem potekata dve državni cesti:

- G2-112 Holmec – Poljana – Ravne – Dravograd in
- R1-227 Ravne – Kotlje – Slovenj Gradec.

Glavna cesta, ki povezuje Ravne na Koroškem s preostalo Slovenijo, poteka iz občine Žalec (G1-4), preko Slovenj Gradca do Dravograda in se nato nadaljuje po cesti G2-112 do Raven na Koroškem, vendar lega ceste v prostoru in razmere na cesti niso ugodne, zato večina

potnikov, ki pozna območno cestno omrežje, za dostop do Raven na Koroškem uporablja cesto R1-227, ki pa je v zelo slabem stanju in ni dimenzionirana na promet, ki ga prevzema. Zaradi neustrezne ureditve državnih cest, ki so tudi slabo vzdrževane, se ves tranzitni promet odvija skozi mesto Ravne. Poleg izgradnje hitre ceste so zato za mesto nujne severna in vzhodna obvoznica ter južna razbremenilna cesta, ki bodo razbremenile promet skozi mestno jedro.

Mirujoči promet ni ustrezno urejen. V odprtem prostoru, predvsem na turistično rekreativnih območjih, je pokritost s parkirnimi mesti zadovoljiva. Velik problem pa predstavlja količina parkirnih mest v naseljih, predvsem v mestu Ravne na Koroškem, še posebej v jedru mesta. Po analizi je trenutno v občini 3.520 parkirnih mest, po normativih pa bi potrebovali vsaj 4.100 parkirnih mest.

Železniško omrežje (regionalna železniška proga št. 34, Maribor-Prevalje-d.m.) v občini z glavnim železniškim postajališčem na Ravnah in postajališčem na Dobrihah je na slovenski in evropski sistem povezano le z enim tirom. Železnico večinoma uporablja gospodarstvo za promet tovora, potniški promet proti Mariboru in v smeri Pliberka je močno okrnjen.

Širitev kolesarskega omrežja in peš poti na območju občine načrtujemo hkrati z izgradnjo novih in z rekonstrukcijo obstoječih cestnih povezav v smereh temeljnih prometnih osi. Na območju občine sta predvideni dve kolesarski povezavi: Ravne – Dobrije in Ravne – Kotlje Sele (G2-112 in R1-227). Obe kolesarski poti sta predvideni ob obstoječih cestah. Obstoječa kolesarska povezava med Ravnami in Prevaljami ter predvidene kolesarske povezave je treba povezati v omrežje, ki bo povezovalo večja središča. Obstoječe in nove pešpoti, tudi tematske in podobne poti, se urejajo in povezujejo v povezan sistem pešpoti. Na območju občine bomo uvedli enoten sistem označevanja vseh kategorij kolesarskih in peš povezav.

Javni potniški promet na območju občine je zagotovljen z vsakodnevnimi vožnjami na relacijah Kotlje, Slovenj Gradec, Prevalje, Dravograd in naprej po Sloveniji. Poleg avtobusnega prometa se predvsem prevoz šoloobveznih otrok izvaja s kombiniranimi vozili. Glavna avtobusna postaja v mestu Ravne na Koroškem bi se morala posodobiti. V vseh naseljih, ki jih povezujejo avtobusne linije, bi se morala urediti nova oziroma posodobiti obstoječa postajališča za avtobuse. Ob urejanju novih poslovnih con in stanovanjskih območij ter pri novogradnjah in rekonstrukcijah cest bi bilo potrebno vzpostaviti nove avtobusne linije in zgradili nova avtobusna postajališča ter stojišča za potnike.

2.2 Uvodna predstavitev projekta

Ta dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) obravnava rekonstrukciji dveh (2) cest na Čečovju in sicer na odseku Lenassi – Mlakar – JP 850107 ter odsek Bajec – Lenassi – JP 850100. V sklopu projekta pa je predvidena tudi predstavitev cestnega priključka Kefrov mlin na cesti R1-227, odsek 1264 (cesta Ravne – Kotlje).

Temeljni cilji so predvsem v boljši prometni varnosti, razvoju, izboljšanju kakovosti življenja in zagotavljanju bivalnih pogojev.

V dokumentu so smiselno podani in utemeljeni razlogi za investicijsko namero »Rekonstrukcija cest na Čečovju in predstavitev priključka Kefrov mlin«, 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

V okviru razpoložljivih sredstev, zagotovljenih v Proračunu, Občina vsako leto obnavlja in tudi gradi manjše odseke cest na območju občine Ravne na Koroškem. Kljub temu še vedno ostaja veliko neustreznih cestnih in drugih infrastruktur.

V letošnjem letu zajema investicija naslednje rekonstrukcije in priključke cest:

- REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850107 LENASSI – MLAKAR, 85 m
- REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850100 BAJEC – LENASSI, 80 m
- PRESTAVITEV CESTNEGA PRIKLJUČKA KEFROV MLIN, na cesti R1-227, za 55 m v smeri proti Kotljam

2.3.1. Rekonstrukcija ceste JP 850107 Lenassi – Mlakar

Obstoječa cesta na južnem delu Čečovja na Ravnah na Koroškem, poteka na parc. št. 1142/4, 1140/2, 1156/3, 1156/17, 1143/2, 1143/3, 1156/16 k.o. Ravne in je v makadamski izvedbi. Širina obstoječe ceste je 3'5 m, brez hodnikov za pešce in z delno urejenim odvodnjavanjem.

Slika 2: Obstoječa cesta Lenassi - Mlakar



2.3.2. Rekonstrukcija ceste JP 850100 Bajec – Lenassi

Obstoječa cesta na južnem delu Čečovja na Ravnah na Koroškem, poteka na parc. št. 1219/11 k.o. Ravne in je v asfaltni izvedbi. Asfaltirana cestna površina je dotrajana in potrebna obnove skupaj z ureditvijo površinskega odvodnjavanja ceste.

Slika 3: Obstoječa cesta Bajec - Lenasi



2.3.3. Prestavitev cestnega priključka Kefrov mlin

Obstoječi cestni priključek na cesti R1-227, odsek 1264 (cesta Ravne – Kotlje) v km 1+742m ne zadošča minimalnim standardom, kateri so predpisani za priključevanje na cesto R1. Glavne pomanjkljivosti cestnega priključka so naslednje:

- neprimerna lokacija: priključek se nahaja na mestu kjer se zaključuje nepregledni ovinek z radijem 102m,
- pri vožnji iz smeri Raven proti Kotlejam večkrat prihaja do nevarnih situacij. V primeru zavijanja iz ceste R1 na priključno cesto obstaja nevarnost naleta na vozilo, katero čaka za prosto pot za zavijanje levo. V tem primeru je čelna pregledna razdalja samo 40m,
- slaba preglednost pri vključevanju vozil iz cestnega priključka na cesto R1 (pregledna razdalja je manjša od 60m),
- vzdolžni sklon cestnega priključka je znaša 11.7%, kar močno presega dovoljeno vrednost 2,5%,
- zavijalni radij (zavijanje iz priključka v smeri proti Ravnam) je 2,9m. Za skupinske priključke je predpisan sestavljen zavijalni radij z osnovnim radijem $R_2=6m$,
- neurejeno odvodnjavanje cestnega priključka.

Slika 4: Obstoječi cestni priključek »Kefrov mlin«



2.4. Temeljni razlogi za investicijsko namero

Z dosedanjimi projekti je Občina Ravne na Koroškem že reševala infrastrukturno problematiko, s čimer je postopoma odpravljala infrastrukturni zaostanek in tako izboljšala kakovost življenjskega okolja. Vendar so nekatere občinske ceste še vedno v zelo slabem stanju in predstavljajo nevarnost za udeležence v prometu, zato so rekonstrukcije cest in ureditev določenih cestnih priključkov nujni.

Male občine z lastnimi sredstvi ne zmorejo rekonstruirati in graditi nove ceste ter pločnike v takšni meri kot bi morale, saj proračun zraven poleg investicij in obveznosti tega ne dopušča.

Občina Ravne na Koroškem 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 21. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1)»**. Program izvaja Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (MGRT). Rok za prijavo načrtov porabe je 28.februar 2016, v primeru, ko še Občine nimajo sprejetega proračuna, pa je rok za oddajo načrtov najkasneje do 15. julija.

Temeljni razlogi za investicijsko namero so v:

- Neustreznosti makadamske ceste,
- Dotrajanosti asfaltirane cestne površine,
- Slabi preglednosti cestnega priključka,
- Neurejeno površinsko odvodnjavanje cest,
- Zagotavljanju boljše in varnejše prometne povezave.

S projektom »Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin« bo Občina izboljšala kakovost okolja in uredila ustrezno infrastrukturo. Občina Ravne na Koroškem nastopa v omenjenem projektu kot investitorica.

Namen projekta je pospešiti skladen razvoj z uravnoteženjem družbenega, gospodarskega in turističnega razvoja ter razvoj z vidika okolja, z zagotavljanjem visoke življenjske ravni in kakovosti zdravja ter bivalnega okolja, s tem dvig življenjskega standarda občanov v občini Ravne na Koroškem.

Predmet izvedbe projekta »Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin« je ureditev ustreznih cest, v skupni dolžini 165 m in izgradnja novega cestnega priključka. S tem bodo ustvarjeni pogoji za varnejšo prometno povezavo.

Z izvedbo projekta je predvidena:

- REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850107 LENASSI – MLAKAR, v dolžini 85 m
- REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850100 BAJEC – LENASSI, v dolžini 80 m
- PRESTAVITEV CESTENA PRIKLJUČKA KEFROV MLIN

Osnovno vodilo izvedbe projekta je:

- izboljšati preglednost vozil,
- izboljšati cestne povezave med naselji,
- povečanje varnosti v cestnem prometu,
- olajšati dostop prebivalcem do služb, šole, ipd.,
- izboljšanje cestne infrastrukture.

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

3.1 Razvojne možnosti

Koroška regija povečuje zaostanek za najbolj razvitimi regijami v Sloveniji. Na osnovi analize stanja so bile opredeljene ključne potrebe oz. razvojni izzivi regiji med katerimi je tudi boljša prometna dostopnost in povezanost regije. Robnost Koroške regije ostaja problem. Regija je namreč izrazito slabo prometno povezana s središčem države in ostalimi regijami. Je edina regija v Sloveniji brez kilometra zgrajene avtoceste. Stanje državne in lokalne cestne infrastrukture je kritično. Regija zaostaja tudi na področju izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti. Slaba prometna infrastruktura slabi (gospodarsko) konkurenčnost regije in povečuje njeno robnost. V tej zvezi so ključne potrebe:

- celostno načrtovanje prometa za celotno funkcionalno regijo Koroška
- posodobitev obstoječega prometnega omrežja
- implementacija 3. razvojne osi - modernizacija železniških povezav z Mariborom ter sosednjo Avstrijo
- načrtovanje in izvedba aktivnosti za celovito izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti v regiji.

Na podlagi načrtovanega projekta v letu 2016 »Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin« bo na manjšem odseku vzpostavljena boljša prometna povezava in vzpostavljen varnejši cestni priključek, kar omogoča bolj kakovostno življenjsko okolje.

3.2 Cilji projekta

Splošni cilji:

Z investicijo bo investitor zasledoval sledeče **namene** v smeri:

- Zagotavljanja kvalitetnega življenjskega prostora.

Investitor bo z realizacijo investicije dosegel naslednje **strateške cilje** :

- ustaviti pogoje za razvoj kakovostnega prometnega okolja kot enega izmed pogojev za kakovostno bivanje;
- izboljšala se bo prometna dostopnost, s tem pa se bo zagotovil boljši in varnejši prevoz prebivalcev;

Investitor bo z realizacijo investicije dosegel naslednje **operativne cilje**:

Urediti skupno 165 m občinskih cest ter prestavitev cestnega priključka Kefrov mlin na cesti R1-227, odsek 1264 (cesta Ravne – Kotlje) in s tem zagotoviti enega izmed pogojev za varnost v cestnem prometu.

3.3 Preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

Politika urejanja prostora Slovenije je skupaj z Oceno stanja in teženj v prostoru Slovenije prvi prostorski dokument, s katerim Vlada Republike Slovenije v novem sistemu demokratične ureditve in tržnega gospodarstva določa smeri nadaljnjega urejanja prostora, te za prebivalce Slovenije izredno pomembne dejavnosti. Dokument navaja posamezne cilje politike prostora, med katerimi je opredeljen naslednji cilj , ki nakazuje ureditev trajnostne mobilnosti (Hladnik, 2002):

- z učinkovito prometno in drugo infrastrukturo omogočiti dostopnost do dobrin skupnega pomena, sprejeti izzive novih tehnologij, pospešiti prostorsko-lokacijsko učinkovitost, okoljsko sprejemljivost naložb ter preudarno rabo virov in s tem pripomoči k večji dolgoročni ekonomski učinkovitosti dejavnosti v prostoru.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa zasnovo urejanja prostora, njegovo rabo in varstvo. SPRS skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje. Prioritete v zasnovi so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja,

krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi (Bartol, 2004).

Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRPRS) je strateški dokument, katerega namen je prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS, pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS, zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU-sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za prometno področje in zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa. Strategija opredeljuje naslednji posebni cilji:

- št. 1: izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami,
- št. 2: izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije,
- št. 3: izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih,
- št. 4: izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

Operativni program za izvajanje kohezijske politike je strateški dokument za črpanje sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS). V dokumentu so opredeljena prednostna področja, v katera bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. Skladen je s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da bo zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija. Operativni program vključuje 11 tematskih ciljev. Program je osredotočen v največji meri na uresničevanje Strategije EU 2020. Za doseganje cilje strategije bodo sredstva Kohezijske politike za obdobje 2014 -2020 namenjena sledeči prioriteti:

- infrastruktura za doseganje boljšega stanja okolja, trajnostno rabo energije in trajnostno mobilnost ter učinkovito upravljanje z viri (KS, ESRR).

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 sledenju viziji dokument opredeljuje naslednjo razvojno prioriteto regije:

- kakovost življenja in dostopnost regije (izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev in prebivalcev Koroške s celovitejšimi ukrepi varovanja okolja, izboljšanja dostopnosti in upravljanja s prostorom in viri ter z razvojem zdrave, ustvarjalne in vključujoče skupnosti).

4 PREDSTAVITEV VARIANTE S PROJEKTOM V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI »Z« INVESTICIJO

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

VARIANTA BREZ INVESTICIJE	VARIANTA Z INVESTICIJO
<ol style="list-style-type: none">1. V varianti »brez investicije« cestnega priključka Kefrov mlin bo na cesti še vedno obstajala nevarnost naleta na vozilo, ki zavija v naselje Kefrov mlin2. Prah, ki se dviga z makadamske ceste na odseku Lenassi – Mlakar bi še vedno vplival na onesnaženost okolja in zdravje ljudi;3. Na cesti Bajec - Lenassi bi se še povečale ovire pri pretoku cestnega prometa (povečanje razpok na asfaltnem cestišču, luknje, usedanje vozne površine);4. Povečanje letnega vzdrževanja cestnih odsekov;5. Prometna varnost in zanesljivost ne bi bila zagotovljena;	<ol style="list-style-type: none">1. Z varianto »z investicijo« cestnega priključka Kefrov mlin bo urejen varen cestni priključek z zagotovljeno preglednostjo pri vlučevanju vozil;2. Z izvedbo investicije bo občina uredila horizontalne in vertikalne elemente dveh odsekov občinskih cest. Izboljšale se bodo njene lastnosti, izveden bo novi ustroj poti, urejeno bo odvodnjavanje meteornih voda s površine poti na cestah;3. Zagotovljena bo boljša in varnejša prometna povezava;4. Znižani bodo obstoječi stroški rednega in investicijskega vzdrževanja cest;5. Omogočena bo boljša dostopnost tam živečega prebivalstva do storitev, delovnih mest in javnih funkcij.

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

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE (PROJEKTA) IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

5.1 Opredelitev vrste investicije in dinamika izvajanja

»Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin« predvideva naslednjo izvedbo:

1. REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850107 LENASSI – MLAKAR: v dolžini 85 m
 - Obstoječa makadamska cesta se izvede v asfaltni izvedbi (bankina 0'25 m, asfaltna mulda 0'50 m, vozišče 4'0 m, bankina 0'25 – 0'75 m);
 - Izvedba spodnjega in zgornjega ustroja ceste. (3 cm - obrabni sloj- AC8 surf B 50/70 A3 v debelini 3 cm, 7 cm - zg. nosilni sloj AC 16 base B 50/70 A3 v debelini 5 cm, 50 cm - sp. nosilni tamponski sloj - lomljenec 0-32mm, 20 cm – peščeno-prodnat material;
 - Na odseku od profila 1 – 4 je predviden nov podporni zid, v dolžini 22'1 m in višini 2'1 m;
 - Na desni strani ceste od profila 1 – 2 je predviden ograjni zid, grajen iz betonskih zidakov;
 - V cestnem telesu se izvede tudi meteorna kanalizacija;
 - Pri izvajanju je obvezen geomehanski nadzor;
 - Pred izvedbo je potrebno zakoličiti obstoječe komunalne podzemne vode s strani upravljalca.

2. REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850100 BAJEC – LENASSI, v dolžini 80 m
 - Obstoječa asfaltirana cesta se zaradi dotrajanosti obnovi z novim asfaltom;
 - Rušenje poškodovanega asfaltnega cestišča ter dotrajanih robnikov in odvoz izkopanega materiala;
 - Izvedba spodnjega in zgornjega ustroja ceste (dobava in vgrajevanje asfalta – nosilna plast AC 22 base B 70/100 A4, v debelini 5 cm in dobava in vgrajevanje asfalta – obrabnozaprna plast bituminizirani beton AC 8, surf B 70/100 A4, v deb. 3 cm, nasip tamponskega drobljenca v debelini 30 cm pod voziščno konstrukcijo
 - Uredi se odvodnjavanje;
 - Pri izvajanju je obvezen geomehanski nadzor;

- Pred izvedbo je potrebno zakoličiti obstoječe komunalne podzemne vode s strani upravljalca.

3. PRESTAVITEV CESTNEGA PRIKLJUČKA KEFROV MLIN

- Izvede se nova priključna cesta (3 cm - asfalt BB11s- 7 cm - asfalt BD 32S- 30 cm - tampon D 32- 20 cm - GP zmrzlinso odporen kamnit nasip-greda - 20-250 cm - nasipno telo)
- Pred izvedbo je potrebno zakoličiti os priključne ceste in potek obeh robov priključka. Označiti in zavarovati gradbišče oz. postaviti potrebno prometno signalizacijo.
- S prilagoditvijo prečnega sklona asfaltne površine priključka se meteorne vode zberejo ob desnem robu in se nato vodijo do obstoječega cestnega propusta (bet. cev fi 50 cm).
- Pri izvajanju je obvezen geomehanski nadzor;

5.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah za upravičene in preostale (neupravičene) stroške

Planira se, da se bo investicija »Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin« izvajala med junijem 2016 in septembrom 2016. Oцени vlaganj po stalnih in tekočih sta enaki, saj je predvidena dinamika izvedbe del krajša od enega leta.

V skladu z zgornjo opredelitvijo predmeta investiranja je celotna ocenjena investicijska vrednost po stalnih cenah **110.500,00 EUR z vključenim DDV**.

Tabela 5/1: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah brez DDV v EUR (februar 2016)

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (v EUR)
Stroški izvedbe gradbenih del	Preddela, gradbena dela, voziščne konstrukcije, ostala gradbena dela	88.524,59
Stroški drugih storitev in dokumentacije	Koordinacija na gradbišču, varnostni načrti, ...	2.049,18
Skupaj		90.573,77

Tabela 5/2: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah z DDV v EUR (februar 2016)

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (v EUR)
Stroški izvedbe gradbenih del	Preddela, gradbena dela, voziščne konstrukcije, ostala gradbena dela	108.000,00
Stroški drugih storitev in dokumentacije	Koordinacija na gradbišču, varnostni načrti, ...	2.500,00
Skupaj z DDV		110.500,00

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.

5.1.2. Investicijska vrednost po tekočih cenah za celotno investicijo, upravičene in preostale stroške

Tabela 5/3: Izračun celotne investicije, upravičene in preostale investicije za obdobje 2016 v EUR po tekočih cenah **brez DDV**

Leto	2016
Letni korektor	1
Upravičene investicije – občinski proračun	90.573,77
Neupravičeni stroški	0
SKUPAJ	90.573,77

Tabela 5/4: Izračun celotne investicije, upravičene in preostale investicije za obdobje 2016 v EUR po tekočih cenah **z DDV**

Leto	2016
Letni korektor	1
Upravičene investicije – občinski proračun	90.573,77
Neupravičeni stroški	19.926,23
SKUPAJ	110.500,00

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO PROJEKT (INVESTICIJO)

6.1 Strokovne podlage za pripravo DIIP

Pri pripravi in določanju vsebin DIIP-a smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 60/2006) ter Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 54/2010). Uredbi sta bili upoštevani smiselno v skladu s tem, da ne gre za investicijsko operacijo.

Za pripravo DIIP so bile uporabljene naslednje strokovne osnove:

- Spletna stran Občine Ravne na Koroškem, <http://www.ravne.si/>
- Regionalni razvojni program Koroške razvojne regije za obdobje 2014–2020,
- Projekt za izvedbo (PZI), št. 6-2011, MBI d.o.o. – Prestavitev cestnega priključka Kefrov mlin
- Projekt za izvedbo (PZI), št. 12-2015, MBI d.o.o. – Rekonstrukcija ceste JP 850107 Lenassi – Mlakar
- Popisi del za rekonstrukcijo ceste JP 850100 Bajec - Lenassi

6.2 Lokacija

Lokacija del v okviru projekta »Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin« obsega naslednje parcelne številke:

REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850107 LENASSI – MLAKAR:

parc. št. 1142/4, 1140/2, 1156/3, 1156/17, 1143/2, 1143/3, 1156/16 k.o. Ravne

REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850100 BAJEC – LENASSI:

1219/11 k.o. Ravne

PRESTAVITEV CESTNEGA PRIKLJUČKA KEFROV MLIN:

184/17, 184/8, 184/15, 476/7 k.o. Preški vrh.

Slika 5: Predvidena rekonstrukcija ceste JP 850107 Lenassi – Mlakar



Slika 6: Predvidena rekonstrukcija ceste JP 850100 Bajec - Lenassi



Slika 7: Predvidena prestavitev cestnega priključka Kefrov mlin



6.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Glede na to, da se bo investicija pričela izvajati in se bo tudi končala v letu 2016, v katerem je pripravljen tudi Dokument identifikacije investicijskega projekta, so stalne cene enake tekočim cenam.

Tabela 6/1: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah brez DDV v EUR (februar 2016)

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (v EUR)
Stroški izvedbe gradbenih del	Preddela, gradbena dela, voziščne konstrukcije, ostala gradbena dela	88.524,59
Stroški drugih storitev in dokumentacije	Koordinacija na gradbišču, varnostni načrti, ...	2.049,18
Skupaj		90.573,77

Tabela 6/2: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah z DDV v EUR (februar 2016)

Pozicija	Opis investicije	Investicijska vrednost (v EUR)
Stroški izvedbe gradbenih del	Preddela, gradbena dela, voziščne konstrukcije, ostala gradbena dela	108.000,00
Stroški drugih storitev in dokumentacije	Koordinacija na gradbišču, varnostni načrti, ...	2.500,00
Skupaj z DDV		110.500,00

Tabela 6/3: **Okvirni terminski plan izvedbe projekta**

Leto	2013											
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												
Javni razpis za izvajalca GOI del in podpis pogodbe z izvajalcem GOI del												
Izvedba del												
Prevzem del												
Skrajni rok za predložitev zahtevkov za izplačilo												

Investicija se bo izvajala v letu 2016.

6.4 Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje

Okoljska učinkovitost v času gradnje, obratovanja

Glede na predvidene posege bodo v času gradnje določeni negativni vplivi na okolje, dolgoročno pa bo investicija imela pozitivne vplive na okolje. Na osnovi projekta se bo izdelal varnostni načrt, kjer bodo opredeljeni pogoji varnega in zdravega dela na gradbišču med gradnjo. Načrt zajema bistvene nevarnosti in škodljivosti, ki se bodo predvidoma pojavljale pri gradnji in ukrepe za preprečitev nezgod.

Tla in voda

Največji vpliv na tla bo v času gradbenih del, ko lahko na območju gradbišča pričakujemo povečano onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih strojev in uporabe gradbenih materialov. V tem času obstaja nevarnost, da zaradi nepredvidenih dogodkov ali neustreznega vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije pride do onesnaževanja. Za preprečitev tega tveganja bodo sprejeti ustrezni ukrepi pri organizaciji gradbišča (standardni varnostni ukrepi, ki se izvajajo na gradbiščih) in zahtevah po ustreznem vzdrževanju gradbene in strojne opreme, zato je to tveganje relativno nizko.

Zrak

Vpliv na zrak bodo v času gradbenih del predstavljale povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu s ceste, zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme, stroji za odkop, planiranje in temeljenje...) Ocenjujemo, da vpliv ne bo velik in je tako zanemarljiv.

Hrup

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času zemeljskih del, ko bodo viri hrupa gradbena mehanizacija in tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen in bo najbolj moteč za bližnje stanovanjske objekte, medtem ko za širše območje ne bo občuten.

Pri obremenjevanju okolja s hrupom je treba upoštevati določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur. l. Rs 121/04) ter Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS št. 105/05, 34/08, 109/09, 62/10)

Odpadki

Pravilnik o ravnanju z odpadki (Ur.l. RS št. 84/1998, 45/2000, 20/2001, 13/2003, 41/2004,34/2008 – ZVO-1, 34/2008) določa, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjšanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec del bo ta pravilnik upošteval.

V času gradbenih del je pričakovati nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledica vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri

nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oz. akumulatorji.

Investitor oz. njegovi pogodbeniki bodo uporabljali tipske posode – smetnjake za zbiranje komunalnih odpadkov. Odpadke za reciklažo bo investitor oddajal sam v ustrezne kontejnerje na mestih za zbiranje teh odpadkov.

Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov.

Upoštevana izhodišča varstva okolja

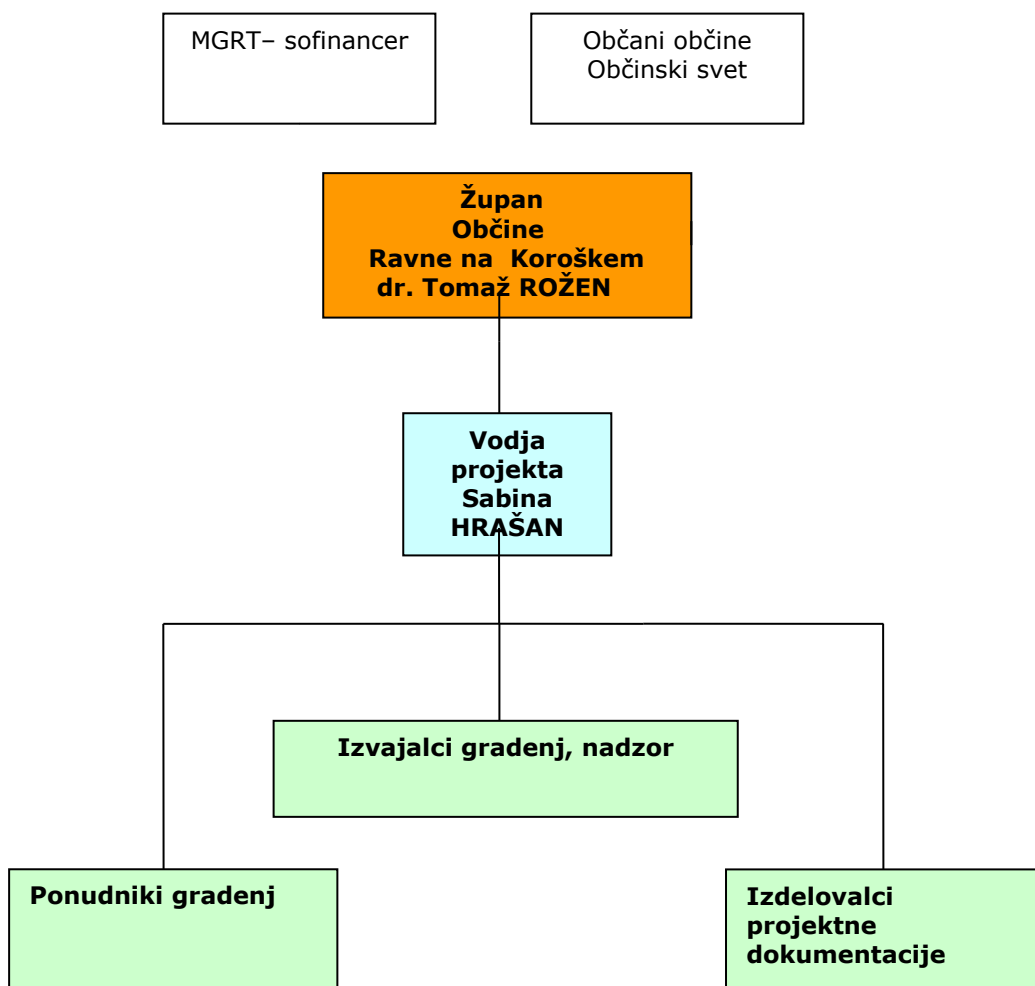
Pri načrtovanju investicije so bila preverjena izhodišča varstva okolja, pri čemer je bilo ugotovljeno, da »Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin«:

- ne vpliva na učinkovito izrabo naravnih virov,
- ne zmanjšuje okoljske učinkovitosti,
- zagotavlja trajnostno dostopnost,
- nima značaja investicije, pri kateri je potrebno utemeljevati zmanjševanje vplivov na okolje.

6.5 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

V nadaljevanju prikazujemo kadrovsko organizacijsko shemo za projekt.

Slika 8: Kadrovska organizacijska shema



6.6. Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi

Tabela 6/4: Deleži sofinanciranja investicije v tekočih cenah z DDV v EUR

VIRI SOFINANCIRANJA	Občinski proračun	MGRT	Skupaj
Upravičeni stroški investicije	15.541,77	75.032,00	90.573,77
Neupravičeni stroški	19.926,23	/	19.926,23
SKUPAJ	35.468,00	75.032,00	110.500,00

Davek na dodano vrednost ni upravičen strošek investicije.

6.7. Ekonomska upravičenost projekta

Ekonomске upravičenosti na tej stopnji priprave Dokumenta identifikacije investicijskega projekta ne moremo predstaviti vrednostno, pač pa opredeljujemo upravičenost z kvalitativnega vidika, glede na vse tri segmente analize: torej iz širšega družbenega, razvojno gospodarskega in socialnega vidika.

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

- dvig kakovosti življenja in bivanja občanov

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

- REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850107 LENASSI – MLAKAR
- REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850100 BAJEC – LENASSI
- PRESTAVITEV CESTNEGA PRIKLJUČKA KEFROV MLIN, na cesti R1-227, za 55 m v smeri proti Kotljam

bo zagotovil/a večjo varnost in kakovost v prometu ter varnost pešcev.

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

- boljše povezave omogočajo večjo mobilnost krajanov, boljše dostopnost storitev, javnih funkcij in delovnih mest.

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) 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 evrov najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta, pred investicijska zasnova in investicijski program;
- 4. za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 evrov 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 evrov 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 pred investicijska zasnova za celovit projekt in so cilji in ključne predpostavke iz celovitega projekta ostali nespremenjeni, ni treba ponovno izdelovati pred investicijske zasnove za posamezne investicijske projekte, čeprav njihova ocenjena vrednost presega 2.500.000 evrov.

Celotna ocenjena vrednost po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost za »Rekonstrukcija cest na Čečovju in prestavitev priključka Kefrov mlin« znaša **110.500,00 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
3. Ostala dokumentacija :
 - oddaja načrta porabe za koriščenje deleža sredstev občine za sofinanciranje investicij, v skladu z določili 21. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1),
 - razpisna dokumentacija za izvajalce del.

8. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

8.1. Finančna analiza

Finančna analiza je analiza prejemkov in izdatkov (prihodkov in stroškov brez amortizacije). V nadaljevanju so predstavljeni izračuni bodočih prihodkov in stroškov obratovanja.

8.1.1. Opis uporabljene metodologije in osnovne predpostavke za finančno analizo

Finančna analiza je bila narejena z uporabo cost/benefit analize, skladno s Priročnikom za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov (Služba vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj, 2004), upošteva Delovni dokument 4 (Evropska komisija, Generalni direktorat za regionalno politiko, 2006).

V finančni analizi projekta smo izhajali iz naslednjih predpostavk:

- Ekonomska doba projekta je 25 let v skladu z opredelitvami v Dokumentu št. 4 za področje cestne infrastrukture;
- Projekt ne ustvarja prihodkov;
- Stroški rednega vzdrževanja so izračunani glede na nivo letnega in zimskega vzdrževanja v sorazmernem deležu, ki ga občinski proračun namenja vzdrževanju prometne infrastrukture na obravnavanem območju in znašajo 1.500 EUR letno;
- Na podlagi trenutno veljavne zakonodaje se upošteva letna amortizacijska stopnja za gradbene objekte, ki znaša 3 %. Posledično to pomeni, da znaša amortizacijsko obdobje 33,3 let. Preostanek vrednosti investicije po koncu ekonomske dobe je neamortizirani del investicije, v višini 22.643,44 EUR (izračunano na 2 decimalki natančno).
- Za finančno analizo smo uporabili 7 % diskontno stopnjo, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS 60/2006, 54/2010).

Skladno s Smernicami metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi – Delovni dokument št. 4 so investicijski stroški, uporabljeni pri finančni analizi, v stalnih cenah.

Na podlagi zgornjih podatkov so bili izračunani kazalce donosnosti investicije:

Diskontna stopnja	7 %
Finančna neto sedanja vrednost	-115.178
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	-9,99 %
Relativna neto sedanja vrednost	-1,14

Projekt ima negativno neto sedanjo vrednost investicije in negativno interno stopnjo donosnosti. S tega zornega kota je projekt sam zase nesprejemljiv, vendar bomo v

ekonomski analizi dokazali, da je s širšega družbenega vidika donosen. Projekt je namreč nujno potreben v smislu urejene cestne infrastrukture.

8.1.2. Prikaz finančnih tokov in denarnega toka

VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR)						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2015					0,00
1	2016	110.500,00				-110.500,00
2	2017	0,00	1.500,00	0,00		-1.500,00
3	2018	0,00	1.500,00	0,00		-1.500,00
4	2019		1.500,00	0,00		-1.500,00
5	2020		1.500,00	0,00		-1.500,00
6	2021		1.500,00	0,00		-1.500,00
7	2022		1.500,00	0,00		-1.500,00
8	2023		1.500,00	0,00		-1.500,00
9	2024		1.500,00	0,00		-1.500,00
10	2025		1.500,00	0,00		-1.500,00
11	2026		1.500,00	0,00		-1.500,00
12	2027		1.500,00	0,00		-1.500,00
13	2028		1.500,00	0,00		-1.500,00
14	2029		1.500,00	0,00		-1.500,00
15	2030		1.500,00	0,00		-1.500,00
16	2031		1.500,00	0,00		-1.500,00
17	2032		1.500,00	0,00		-1.500,00
18	2033		1.500,00	0,00		-1.500,00
19	2034		1.500,00	0,00		-1.500,00
20	2035		1.500,00	0,00		-1.500,00
21	2036		1.500,00	0,00		-1.500,00
22	2037		1.500,00	0,00		-1.500,00
23	2038		1.500,00	0,00		-1.500,00
24	2039		1.500,00	0,00		-1.500,00
25	2040		1.500,00	0,00	22.643,44	21.143,44
	Skupaj	110.500,00	36.000,00	0,00	22.643,44	-123.856,56

DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR) 7%						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2015	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	2016	103.271,03	0,00	0,00	0,00	-103.271,03
2	2017	0,00	1.310,16	0,00	0,00	-1.310,16
3	2018	0,00	1.224,45	0,00	0,00	-1.224,45
4	2019	0,00	1.144,34	0,00	0,00	-1.144,34

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

5	2020	0,00	1.069,48	0,00	0,00	-1.069,48
6	2021	0,00	999,51	0,00	0,00	-999,51
7	2022	0,00	934,12	0,00	0,00	-934,12
8	2023	0,00	873,01	0,00	0,00	-873,01
9	2024	0,00	815,90	0,00	0,00	-815,90
10	2025	0,00	762,52	0,00	0,00	-762,52
11	2026	0,00	712,64	0,00	0,00	-712,64
12	2027	0,00	666,02	0,00	0,00	-666,02
13	2028	0,00	622,45	0,00	0,00	-622,45
14	2029	0,00	581,73	0,00	0,00	-581,73
15	2030	0,00	543,67	0,00	0,00	-543,67
16	2031	0,00	508,10	0,00	0,00	-508,10
17	2032	0,00	474,86	0,00	0,00	-474,86
18	2033	0,00	443,80	0,00	0,00	-443,80
19	2034	0,00	414,76	0,00	0,00	-414,76
20	2035	0,00	387,63	0,00	0,00	-387,63
21	2036	0,00	362,27	0,00	0,00	-362,27
22	2037	0,00	338,57	0,00	0,00	-338,57
23	2038	0,00	316,42	0,00	0,00	-316,42
24	2039	0,00	295,72	0,00	0,00	-295,72
25	2040	0,00	276,37	0,00	4.172,04	3.895,66
	Skupaj	103.271,03	16.078,51	0,00	4.172,04	-115.177,50

EKONOMSKA ANALIZA

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

Ekonomska analiza je izdelana na podlagi družbenega vidika. Kot izhodišče ekonomske analize so upoštevani denarni tokovi iz finančne analize.

Glavne predpostavke modela so:

- ekonomska doba projekta je 25 let ,
- upoštevana ekonomska diskontna stopnja projekta je 7 %,
- upoštevani so stroški iz finančne analize,
- izkrivljanja cen nismo predvideli, zato smo povsod uporabili korekcijski faktor 1,
- pri izračunu koristi smo upoštevali priliv DDV v proračun države,
- upoštevali smo družbene koristi in sicer:
 - prihranek na stroških vzdrževanja vozil,
 - prihranek zaradi zmanjšane onesnaževanja.

Projekt ima tako z družbenega vidika pozitivno neto sedanjo vrednost in 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 donosen. Projekt

je namreč nujno potreben v smislu zagotavljanja urejene javne cestne infrastrukture. Upoštevaje zgornje vhodne podatke so bili izračunani ekonomski kazalci donosnosti investicije:

Diskontna stopnja	7 %
Ekonomski neto sedanji vrednosti	117.825
Ekonomski internostopnja donosnosti investicije	20,24 %
Ekonomski relativni neto sedanji vrednosti	1,91

Na podlagi zgornje tabele izračuna ekonomskih kazalcev investicije je podana ugotovitev, da je investicija z ekonomskega vidika sprejemljiva. Ekonomski internostopnja donosnosti je večja od upoštevane diskontne stopnje. Sprejemljivost investicije se utemelji 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.

Izgradnja mnogih infrastrukturnih projektov le redko prinašajo pozitivne finančne učinke, ki bi nastali kot rezultat oz. dodana vrednost investicije. Prinašajo pa številne pozitivne družbeno-ekonomske učinke. Teh pogosto ni mogoče denarno ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizah upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. V kolikor tovrstne učinke ustrezno vključimo in ovrednotimo, lahko ugotovimo, ali je projekt dejansko sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

Kljub temu da ima projekt negativno finančno internostopnjo donosnosti in neto sedanjo vrednosti, se predlaga izvedba projekta, ker ekonomski analiza dosega pozitivne kazalce uspešnosti, hkrati pa nederarne koristi bistveno presegajo denarne in je investicija z družbenega vidika nujno potrebna. Projekt je potreben v smislu zagotavljanja urejene cestne infrastrukture.

9 ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

9.1. Analiza občutljivosti

Cilj analize občutljivosti je opredelitev kritičnih spremenljivk, kar izvedemo s spreminjanjem spremenljivk projekta za določen odstotek, potem pa opazujemo posledice teh sprememb na kazalnike finančnih in ekonomskih učinkov. V skladu s priročnikom smo kot »kritične« obravnavali tiste spremenljivke, pri katerih 1-odstotna sprememba povzroči ustrezno 5-odstotno spremembo prvotne vrednosti NSV.

Pri predmetnem projektu smo kot kritično obravnavali naslednjo spremenljivko:

- sprememba investicijske vrednosti.

9.1.1. Analiza vplivov spremembe investicijske vrednosti

		Optimistični	Osnovni scenarij	Pesimistični scenarij
Investicijski stroški	€	109.395	110.500	111.605
	% spremembe	-1%	0%	1%
FNPV	v €	-114.145	-115.178	-116.210
FIRR	%	-9,97 %	-9,99 %	-10,02 %
ENPV	v €	118.672	117.825	116.979
EIRR	%	20,45 %	20,24 %	20,03 %

Ugotavljamo, da predmetna investicija v nobenem primeru scenarijev ne povzroči spremembe neto sedanje vrednosti za več kot 5 %, zato investicijo opredelimo kot neobčutljivo.

9.2. Analiza tveganja

Izvedba ocene tveganja je potrebna sestavina vsake investicijske ocene. Njen namen je spoznavanje razmer, oblikovanje strategije ukrepanja in kontinuirano izboljševanje. Ocena tveganja torej ni enkratni proces, saj je potrebno projekt neprenehoma spremljati in ustrezno ukrepati. Vsakokratna ocena tveganja odraža trenutno stanje na projektu, istočasno pa z ukrepi, ki so njen sestavni, bistveni del, zagotavlja njegovo nenehno izboljševanje.

Pri oceni tveganj ne gre za iskanje napak. Gre za iskanje možnosti in načinov izboljšanja stanja, iskanje inovativnosti in splošno spodbujanje k uspešni realizaciji v okviru stroškov, kvalitete in rokov.

Osnovni namen je razvrščanje tveganj glede na naravo. Tveganja razvrstimo glede na možne posledice v povezavi z verjetnostjo nastanka tovrstnih posledic.

Ocena tveganj obsega:

- opis tveganja,
- verjetnost, da bo nastopilo (velika/srednja/majhna),
- možnost obvladovanja (da/ne) in

- predvidene ukrepe za obvladovanje (tekstualen opis).

Tehnična tveganja

TERMINSKI PLAN: zamude pri realizaciji projekta

UKREPI ZA OBVLADOVANJE TVEGANJ: Terminski plan ima določene rezerve, aktivnosti so načrtovane realno. Pri zunanjih izvajalcih bomo s primernimi javnimi naročili in s sprotno kontrolo aktivnosti na projektu tveganja minimalizirali.

NEPREDVIDENA DELA: teren je na območju obvoza Predan in Komajšter prečno dokaj strm, vendar pa na videz stabilen in brez vidnih izvirov. Tukaj se bodo izvajala gradbena dela v prisotnosti geomehanskega nadzora, ki potrdi morebitna nepredvidena dela.

UKREPI ZA OBVLADOVANJE TVEGANJ: Opravljene geotehnične in geomehanske raziskave terena.

Finančna tveganja

VIŠJI INVESTICIJSKI STROŠKI: povečanje stroškov zaradi nepredvidenih del na objektu.

UKREPI ZA OBVLADOVANJE TVEGANJ: v tem primeru bo prijavitelj zagotovil dodatne vire iz sredstev, namenjenih rednemu vzdrževanju objekta.

Tabela 9/1: Stopnja tveganj in ukrepi za preprečitev tveganj - povzetek

VRSTA TVEGANJA	TVEGANJE	Stopnja tveganja			UKREP
		NIZKA	SREDNJA	VISOKA	
Tehnična	Doseganje terminskega plana				Terminski plan ima rezerve
Tehnična	Nepredvidena dela				Dobro opredeljen in natančen projekt
Finančna	Višji investicijski stroški				Zagotovitev dodatnih virov financiranja

10. Predstavitev in razlaga rezultatov

Zbirni prikaz rezultatov

Z izvedbo projekta je predvidena:

- REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850107 LENASI – MLAKAR, v dolžini 85 m
 - REKONSTRUKCIJA CESTE JP 850100 BAJEC – LENASI, v dolžini 80 m
 - PRESTAVITEV CESTENA PRIKLJUČKA KEFROV MLIN
- Skupno je predvidena obnova javne prometne infrastrukture v skupni dolžini 165 m.

Investicija bo zaključena v mesecu novembru 2016.

Investicijska vrednost po stalnih cenah znaša 110.500,00 EUR (skupaj z DDV).

Finančni kazalci investicije

Diskontna stopnja	7 %
Finančna neto sedanja vrednost investicije	-115.178
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	-9,99 %
Relativna neto sedanja vrednost	-1,14

Finančni kazalci investicije so negativni, saj gre naložba v javno dobro in investicija v ekonomski dobi ne bo ustvarjala prihodkov

Ekonomski kazalci investicije

Diskontna stopnja	7 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	117.825
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije	20,24 %
Relativna neto sedanja vrednost	0,91

Projekt ima iz družbenega vidika pozitivno neto sedanjo vrednost ter visoko pozitivno interno stopnjo donosnosti. Z investitorjevega zornega kota je projekt sam zase nesprejemljiv, vendar smo v ekonomski analizi dokazali, da je s širšega družbenega vidika še kako donosen. Projekt je namreč nujno potreben v smislu zagotavljanja urejene javne cestno-prometne infrastrukture.