

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RUŠE



Investitor:



OBČINA RUŠE

Trg vstaje 11, Ruše

ki jo zastopa župan
Uroš RAZPET, u.d.i.a., MBA

Številka DIIP:

472-DIIP

Datum:

november 2015

1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

1.1 Investitor

Investitor:	Občina Ruše
Naslov:	Trg vstaje 11, SI 2342 Ruše
Telefon:	+386 (0) 2 66 90 640
Faks:	+386 (0) 2 66 90 654
E-mail:	urad.zupana@ruse.si
Spletna stran:	www.ruse.si/obcina/
Matična številka:	5883571
Davčna številka:	SI81314485
Naziv banke:	Banka Slovenije – UJP Slovenska Bistrica
Številka TRR:	01308-01000008966
Odgovorna oseba:	Uroš RAZPET, u.d.i.a., MBA, župan

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig investitorja: _____

1.2 Strokovni delavci oz. službe odgovorne za nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije

Investitor:	Občina Ruše
Naslov:	Trg vstaje 11, SI 2342 Ruše
Telefon:	+386 (0) 2 66 90 640
Faks:	+386 (0) 2 66 90 654
Odgovorna oseba:	mag. Saša AJD

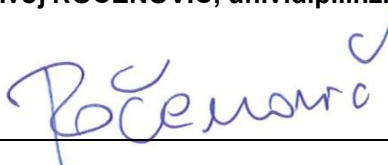
Podpis odgovorne osebe: _____

Žig: _____

1.3 Izdelovalci investicijske dokumentacije

Izdelovalec DIIP:	BPI d.o.o.
Naslov:	Mlinska ulica 32, SI 2000 Maribor
Telefon:	+386 (0) 2 22 85 900
Faks:	+386 (0) 2 25 26 299
E-mail:	Milivoj.rocenovic@bpi.si
Odgovorna oseba:	Milivoj ROČENOVIC, univ.dipl.inž.grad.

Podpis odgovorne osebe:



Žig izdelovalca:



BPI
biro za projektiranje in inženiring d.o.o.

2. ANALIZA STANJA S TEMELJNIMI RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Celostna prometna strategija je ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Prizadeva si rešiti izzive občine, ki so povezani s prometom, s čimer ji pomaga uresničiti njene ključne razvojne potenciale.

Temeljni razlog za izdelavo celostne prometne strategije (CPS) je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. Proces priprave CPS v Sloveniji je v začetni fazi, kar pomeni, da večina občin CPS še nima izdelanih.

S pomočjo CPS pomagamo vzpostaviti trajnostni prometni sistem tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost in kakovost mestnega okolja.

Celostna prometna strategija Občine Ruše bo izdelana v skladu s smernicami za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012.

Da se bo predmetni projekt lahko izvedel, se bo Občina Ruše odzvala na javni razpis za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije« v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalnosti urbane mobilnosti in ustreznih omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, specifični cilj: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih, ki ga je objavilo Ministrstvo za infrastrukturo v Uradnem listu RS št. 78/2015. Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev posameznim občinam ali konzorcijem več občin za izdelavo CPS iz naslova področja ukrepov trajnostne mobilnosti.

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

3.1 Opredelitev razvojnih možnosti

S pripravo CPS in njihovim doslednim izvajanjem bo občina stopila na pot trajnostne mobilnosti. Proces spreminjanja načina dela in drugačen pristop k reševanju prometnih problemov sta bistvena za spremembe tako na ravni urejenosti mest oz. krajev, ki bodo postala prijazna pešcem in kolesarjem, kot na ravni spreminjanja potovalnih navad občanov, ki bodo na račun manjše uporabe avtomobilov prispevali k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti.

Občine, ki ne bodo imele izdelane CPS ter potrjenega akcijskega načrta za njeno izvedbo, se ne bodo mogle potegovati za sredstva, ki bodo na voljo v okviru razpisov v prihodnosti. Le-ti bodo namenjeni izvedbi ukrepov v okviru potrjenih CPS ter predstavljajo ukrepe trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

3.2 Cilji investicije

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj bolje izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi:

- **Boljša kakovost bivanja**

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

- **Pozitivni učinki na okolje in zdravje**

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

- **Izboljšani mobilnost in dostopnost**

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

- **Izboljšana podoba občine**

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

- **Odločitve, ki jih podpira javnost**

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

- **Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti**

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

- **Nove in celovite politične vizije**

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

- **Izboljšanje dostopa do sredstev**

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

3.3 Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Nacionalna strategija predvideva razvoj daljinskih kolesarskih poti, spodbuja uporabo koles ter poudarja prednost kolesarstva. Glede na investicije in obseg del so predvidene novogradnje samostojnih kolesarskih poti, gradnja kolesarskih stez in pasov ob rekonstrukciji obstoječih cest, ureditev cest skozi naselja, modernizacija kolovozov, gozdnih in poljskih poti in preureditev v kolesarske povezave.

Izdelana CPS mora biti skladna s Smernicami za pripravo CPS (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012; <http://www.trajnostnamobilnost.si/en-gb/aktivnosti/publikacije.aspx>).

Investicija je skladna z Operativnima programom Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, specifični cilj: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. Posledično je investicija skladna tudi z Lizbonsko strategijo, ki zasleduje večjo konkurenčnost in nova delovna mesta, ter s cilji skupne evropske kohezijske politike, ki se nanašajo na zagotovitev pogojev za razvoj manj razvitih območij in skladen razvoj regij.

Predmetna investicija pa je skladna tudi s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, saj omogoča izboljšano dostopnost ter razvojno vitalnost in privlačnost podeželja s prepoznavnostjo naravnih in kulturnih značilnosti krajine.

Pri načrtovanju in izdelavi tega dokumenta so bili upoštevani cilji in usmeritve naslednjih razvojnih dokumentov:

- Strategija razvoja Slovenije,
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije,
- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije,

3.3.1 Strategija razvoja Slovenije (SRS)

Strategija razvoja Slovenije je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik.

V ospredju strategije je celovita blaginja vsakega posameznika in posameznice. Zato se strategija ne osredotoča samo na gospodarska vprašanja, temveč vključuje socialna, okoljska, politična in pravna ter kulturna razmerja. Blaginja kot cilj strategije torej poleg materialnih vključuje tudi nematerialne sestavine, kot so osebnostni razvoj in samouresničevanje, vključenost v družbo in varnost, sodelovanje, razvoj individualne in kulturne identitete.

SRS opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije ter pet razvojnih prioritet:

- Konkurenčno gospodarstvo in hitrejša gospodarska rast;
- Učinkovito ustvarjanje, dvosmerni pretok in uporaba znanja za gospodarski razvoj in kakovostna delovna mesta;
- Učinkovita in cenejša država;
- Moderna socialna država in večja zaposlenost;
- Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja.

V peti razvojni prioriteti - Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja, ima naslednje sklope ciljev:

- Trajnostno obravnavanje prebivalstva;
- Skladnejši regionalni razvoj;
- Zagotavljanje optimalnih pogojev za zdravje;
- Izboljšanje gospodarjenja s prostorom;
- Integracija okoljevarstvenih meril v sektorske politike in potrošniške vzorce.

Projekt izdelave celostne prometne strategije Občine Ruše uresničuje cilje, ki jih opredeljuje SRS, in sicer na področju integracije okoljevarstvenih meril v sektorske politike in potrošniške vzorce. Projekt sledi naslednjima ciljema:

- zmanjšati prispevek k spreminjanju podnebja;
- spodbujati uvajanje trajnostnih oblik mobilnosti in krepitve »modal-split« v korist rabe javnega prevoza ter boljše usklajevanje ponudbe prevoza s potrebami in javnim interesom.

3.3.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja splošna izhodišča in značilnosti slovenskega prostora, na osnovi katerih so določeni cilji prostorskega razvoja Slovenije. Je tudi izhodišče za

načrtovanje in urejanje prostora v lokalnih skupnostih, saj bodo na njeni podlagi občine v prihodnjih treh letih pripravile svoje strategije razvoja do leta 2020.

Strategija naj bi ob dokaj veliki razpršenosti poselitve v Sloveniji zagotovila medsebojno dopolnjevanje tako mestnih kot podeželskih območij ter povezanost z evropskimi infrastrukturnimi sistemi. Zavzema se tudi za večjo porabo obnovljivih virov energije.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije izhaja iz upoštevanja družbenih, gospodarskih in okoljskih dejavnikov prostorskega razvoja. Na prostorski razvoj Slovenije vplivajo spremenjene družbenoekonomske in pravne razmere ter z njimi povezane razvojne opredelitve države, pospešen razvoj tržnega gospodarstva, spremenjen geopolitični položaj Slovenije in na novo vzpostavljeni mednarodni odnosi, procesi globalizacije in vključevanja v Evropsko unijo ter prehod v informacijsko družbo.

Ob upoštevanju izhodišč so cilji prostorskega razvoja opredeljeni z namenom razreševanja obstoječih in pričakovanih prostorskih problemov v Sloveniji ter preusmeritve negativnih teženj in doseganja večje stopnje urejenosti v prostoru in so naslednji:

- Racionalen in učinkovit prostorski razvoj,
- Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij,
- Večja konkurenčnost slovenskih mest v evropskem prostoru,
- Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij,
- Skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi,
- Medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij,
- Povezanost infrastrukturnih omrežij z evropskimi infrastrukturnimi sistemi,
- Preudarna raba naravnih virov,
- Prostorski razvoj usklajen s prostorskimi omejitvami,
- Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti,
- Ohranjanje narave in
- Varstvo okolja.

Projekt izdelave celostne prometne strategije Občine Ruše sledi naslednjim ciljem Strategije prostorskega razvoja Slovenije:

- Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij
- Varna, socialno pravična, vitalna, zdrava in urejena mesta ter druga naselja.
- Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja z ustrezno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene javne infrastrukture.

3.3.3 Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike.

Splošni cilji prometne politike na nacionalni ravni so prioriteto razvrščeni takole:

- internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet
- doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor
- povečanje prometne varnosti in varovanja
- učinkovita poraba energije in čisto okolje
- povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa
- prenos blaga v tranzitu na železnico
- usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema
- vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov
- ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti
- zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja
- zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu
- optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov
- vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva
- deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati
- natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

Projekt izdelave celostne prometne strategije Občine Ruše sledi zgornjim ciljem Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije.

4. PREDSTAVITEV VARIANT »Z INVESTICIJO« V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ INVESTICIJE«

Za projekt izdelave celostne prometne strategije Občine Ruše je bila narejena PSPN analiza, ki je prikazana v tabeli 4.1.1.

Tabela 4.1.1: PSPN analiza

<p>PREDNOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Celosten pristop k prometni problematiki • Strateško načrtovanje 	<p>SLABOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • stroški izdelave študije
<p>PRILOŽNOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • dostopnost delovnih mest in storitev za vse, • izboljšana prometna varnost • zmanjšano onesnaženje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije • povečana učinkovitost in zmanjšani stroški potniškega in tovornega prevoza • učinkovito vlaganje v prometne naložbe • izboljšana privlačnost ter kakovost mestnega okolja • Izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj 	<p>NEVARNOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • slab odziv občanov

4.1 VARIANTA »BREZ« INVESTICIJE

Varianta »**brez**« **investicije**« je varianta, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov, kar pomeni, da so stroški investicije v tem primeru enaki nič in se ohranja obstoječe stanje, ki ne daje možnosti razvoja ter ne sledi ciljem trajnostnih prometnih sistemov in izboljšanju življenjskih pogojev prebivalcev Občine Ruše.

Brez investicije Občina Ruše ne bo imela izdelanega strateškega prometnega dokumenta. Investicije v prometne sisteme se bodo izvajale neusklajeno; posledično se ne bo izboljšala kakovost bivanja prebivalcev in se ne bodo povečale možnosti lokalne skupnosti za uspešen razvoj, ter ne bo možno ali bo vsaj zelo omejeno pridobivanje sredstev strukturnih skladov za naložbe v prometno infrastrukturo.

4.2 VARIANTA »Z« INVESTICIJO

V varianti z investicijo se izdelata Celostna prometna strategija za Občino Ruše z naslednjimi sklopi dejavnosti:

- Postavitev temeljev
- Opredelitev procesa
- Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

- Oris želenega stanja
- Opredelitev prioritet
- Izbira ukrepov
- Načrtovanje izvajanja
- Vzpostavitev nadzora
- Sprejem Strategije
- Izvajanje Strategije
- Učenje iz izkušenj

Celostna prometna strategija se izdelava v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije z vsemi potrebnimi spremljevalnimi aktivnostmi ter sprejme akcijski načrt za izvedbo Celostne prometne strategije.

5. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE (NEUPRAVIČENE) STROŠKE IN NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI

Občina Ruše je kot lokalna skupnost, skladno z zakonom, dolžna zagotavljati sredstva za investicijsko vzdrževanje in za investicije v občinsko prometno in komunalno infrastrukturo.

Ocenjeni investicijski stroški za pripravo Celostne prometne strategije Občine Ruše znašajo **40.983,61 EUR, brez DDV**.

Upravičeni stroški so:

- stroški storitev zunanjih izvajalcev,
- stroški informiranja in komuniciranja.

Neupravičeni stroški so:

- davek na dodano vrednost,
- strošek dela zaposlenih na občini, materialni stroški občine in potni stroški zaposlenih na občini.

Stroški dela zaposlenih na občini, materialni stroški občine in potni stroški zaposlenih na občini se bodo izvajali v okviru rednih del zaposlenih in rednih tekočih stroškov materiala.

Dinamika investiranja premetnega projekta ni daljša od enega leta, zato skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010) ni potrebno vrednotiti tudi po tekočih cenah. Vse cene, uporabljene v izračunih, so stalne cene, ki so pa v skladu z uredbo enake tekočim.

5.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Projekt izdelave CPS je vključen v proračun Občine Ruše za leto 2016.

Navedena investicija bo financirana iz dveh virov:

- proračuna Občine Ruše
- Evropskega kohezijskega sklada v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- **proračun Občine Ruše**, predvidena postavka v proračunu je naslednja:
 - Konto: **420804**
 - Stroškovno mesto: **4324**
 - Postavka: **Tehnična dokumentacija za cestno dejavnost**
 - Višina PP: **leto 2016 – 30.000,00 EUR**
- **Evropski kohezijski sklad** v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. (državni proračun)

Stalne cene so cene, ki veljajo takrat, ko se izdeluje investicijska dokumentacija. Stalna (ocenjena, standardna) cena je tako načrtovana (planska) nabavna cena. V 5. poglavju je podan izračun stroškov investicije po stalnih cenah, kar pomeni po cenah, ki veljajo sedaj.

Tabela 5.1.1: Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah

Št.	Vrsta del	Ocenjena vrednost	Upravičeni stroški	Ostali stroški
1.	Stroški izdelave CPS	40.983,61	40.983,61	
3.	Skupaj brez DDV	40.983,61	40.983,61	
4.	DDV (22%)	9.016,39		9.016,39
5.	Skupaj z DDV	50.000,00	40.983,61	9.016,39

5.2 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tekoče cene so cene, ki jih pričakujemo med izvajanjem investicije in vključujejo učinke splošne rasti cen.

Vse cene uporabljene v izračunih so stalne cene, ki pa so v skladu z uredbo enake tekočim.

Tabela 5.2.1: Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah

Št.	Vrsta del	Ocenjena vrednost	Upravičeni stroški	Ostali stroški
1.	Stroški izdelave CPS	40.983,61	40.983,61	
3.	Skupaj brez DDV	40.983,61	40.983,61	
4.	DDV (22%)	9.016,39		9.016,39
5.	Skupaj z DDV	50.000,00	40.983,61	9.016,39

6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO, SKUPAJ Z INFORMACIJO O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA

6.1 Veljavne strokovne podlage

Za obseg potrebne vsebine dokumenta identifikacije investicijskega projekta smo upoštevali:

- Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 z dne 9. 6. 2006),
- Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 54/10 z dne 9. 7. 2010).
- Smernice za pripravo Celostne prometne strategije – Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (MziP, 2012)

6.2 Opis lokacije

Regija: Podravska statistična regija

Občina: Ruše

Št. Prebivalcev: 7163 (2015H1)

Občina Ruše meri 61 km², njena povprečna nadmorska višina je 309m. Leži v Spodnji Dravski dolini v Severovzhodni Sloveniji, natančneje na zahodnem delu Štajerske. Na severu se razprostira do reke Drave, na jugu pa sega na severno pobočje Vzhodnega Pohorja. Najvišje se območje občine vzhvane z Žigartovim vrhom (1347m).

Z mejo, dolgo približno petdeset kilometrov, meji na pet sosednjih občin, in sicer: Selnico ob Dravi, Mestno občino Maribor, Hoče-Slivnica, Slovensko Bistrico in Lovrenc na Pohorju. Občina Ruše združuje poleg občinskega središča Ruš še naselja Bistrica ob Dravi, Log, Bezena, del naselja Fala ter razloženi naselji Lobnica in Smolnik.

Občina je s cca. 118 prebivalci na km² relativno redko naseljena. Več kot polovica celotnega prebivalstva občine živi v Rušah. Prav industrija je občini dala svojstveni pečat. Tu so našli zaposlitev mnogi priseljenci. Razvoj kraja so omogočile tudi prometne povezave. Skozi občino sta speljani cestna in železniška povezava Maribora s Koroško. Največje naravno bogastvo občine Ruše so njeni širni in bogati gozdovi, ki pokrivajo 82 % površine. V svojih nedrih skrivajo bisere, kot so: naravni rezervat pragozd Šumik, dolina Lobnice in slapova Mali in Veliki Šumik.

Naselja v občini imajo izjemno bogato kulturno, zgodovinsko in politično dediščino. V današnjem času industrija še vedno zavzema največji delež v gospodarstvu, saj ustvari tri četrtine celotnega prihodka gospodarstva in zaposluje večino delovno aktivnega prebivalstva. Od ostalih panog gospodarstva je treba poudariti še kmetijstvo, živinorejo, sadjarstvo in gozdarstvo, razvijajočo se storitveno obrt in manjša podjetja. V lastniški strukturi občine prevladujejo podjetja v privatni lastnini. S poudarjenim interesom občine za razvoj turizma, drobnega gospodarstva, podjetništva in obrti, ob temeljiti skrbi za razvoj izobraževanja, kulture in drugih področij

človekovega življenja, ter z upoštevanjem sonaravnega ali konkretnije vzdržnega prostorskega razvoja, pa skuša občina doseči prepotrebni razvojni polet.

6.3 Termiski plan izvedbe investicije

Za izvedbo celotne investicije oziroma operacije je predviden terminski plan, ki je predstavljen v nadaljevanju.

Izdelava CPS se bo pričela v začetku leta 2016 in zaključila predvidoma ob koncu leta 2016. V novembru 2015 se bo občina s projektom izdelave CPS prijavila na Javni razpis Ministrstva za infrastrukturo za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije« v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Takoj po prejemu sklepa o izboru in podpisu pogodbe o sofinanciranju bo občina v skladu z Zakonom o javnih naročilih ZJN-2 (Uradni list RS, št. 12/13-UPB5, 19/14) objavila javno naročilo za izbiro izvajalca, ki bo izdelal CPS. Z izbranim izvajalcem se bo podpisala pogodba o izvedbi. Celoten proces izdelave CPS traja predvidoma 9 mesecev-12 mesecev.

Tabela 6.3.1: Okvirni terminski plan izvedbe

Aktivnosti projekta	2015		2016			
	III. kv.	IV. kv.	I. kv.	II. kv.	III. kv.	IV. kv.
Priprava DIIP in prijava na razpis za sofinanciranje CPS						
Izvedba razpisa in izbor izdelovalca CPS						
Podpis pogodbe z izvajalcem CPS						
Izdelava CPS						

6.6 Predvideni viri financiranja in dinamika virov financiranja

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- **proračun Občine Ruše**, predvidena postavka v proračunu je naslednja:
 - Konto: **420804**
 - Stroškovno mesto: **4324**
 - Postavka: **Tehnična dokumentacija za cestno dejavnost**
 - Višina PP: **leto 2016 – 30.000,00 EUR**
- **Evropski kohezijski sklad v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij,**

zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. (državni proračun)

Tabela 6.6.1: Viri financiranja po letih

Št.	Viri financiranja investicije	2016	Skupaj	V %
1.	Proračun občine – lastna sredstva	6.147,54	6.147,54	15 %
2.	Evropski kohezijski sklad (državni proračun)	34.836,07	34.836,07	85 %
3.	Skupaj	40.983,61	40.983,61	100 %
4.	DDV	9.016,39	9.016,39	
5.	Skupaj z DDV	50.000,00	50.000,00	

Projekt izdelava CPS bo s strani Evropskega kohezijskega sklada financiran v višini **34.836,07 €**, s strani občine pa v višini **15.163,93 €** (6.147,54 € + 9.016,39 € DDV), saj je DDV neupravičen strošek. Delež sredstev, ki jih mora zagotoviti Občina Ruše, je zagotovljen v proračunu.

6.7 Prikaz rezultatov investicije, ki se ne dajo finančno ovrednotiti

Investicija rezultira naslednje pozitivne vplive:

- dostopnost delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšana prometna varnost,
- zmanjšane onesnaženje, emisije toplogrednih plinov in porabe energije,
- učinkovita vlaganja v prometne naložbe,
- povečana učinkovitost in zmanjšani stroški potniškega in tovornega prevoza,
- izboljšana privlačnost ter kakovost mestnega okolja in
- izboljšana kakovost bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

Zgoraj navedeni pozitivni vplivi kažejo, da je projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Ruše ekonomsko sprejemljiv in nujno potreben.

7. MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

Za izvedbo projekta smo pridobili projektantski predračun. Poleg tega je bilo potrebno izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta. Ocenjena vrednost projekta po tekočih cenah znaša **50.000,00 € z DDV**, kar pomeni, da je v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006, 54/2010) potrebno izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta.

Ker ocenjujemo, da so nedenarne koristi investicije večje od denarnih stroškov v življenjski dobi investicije, investitorju predlagamo, da dokument identifikacije investicijskega projekta potrdi in se odloči za investicijo.

Investicija ima nesporno velik pozitiven vpliv na socialno blagostanje prebivalcev. Negativnih vplivov, ki bi jih povzročila investicija, nismo analizirali, ker so minimalni.