

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 in 27/2016)

Kratek naziv projekta:

**UREDITEV CESTNIH POVEZAV NA OBMOČJU JAMNICE
II. DEL**

Dolgi naziv projekta:

**UREDITEV CESTNIH POVEZAV NA OBMOČJU JAMNICE II. DEL,
LC 350 381, CESTA ZVONIKOV MLIN – MIKL – ŠENTANEL,
odsek od profila P36+13 do profila P73**

**Dokument identifikacije
investicijskega projekta izdelal:**

**EUTRIP, d.o.o.
Kidričeva ulica 24
3000 Celje**

Odgovorna oseba:
mag. Primož Praper, direktor

Investitor:

**OBČINA PREVALJE
Trg 2a
2391 Prevalje**

Odgovorna oseba:
dr. Matija Tasič, župan

Datum izdelave dokumenta:
Celje, januar 2020

Kazalo

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	4
1.1	Opredelitev prijavitelja	4
1.2	Izdelovalec dokumenta identifikacije investicijskega projekta	5
1.3	Upravljevec	6
1.4	Seznam strokovnih delavcev, odgovornih za pripravo investicijske, projektne in druge dokumentacije	7
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	8
2.1	Osnovni podatki o občini Prevalje	8
2.2	Predstavitev upravljavca JAVNO KOMUNALNO PODJETJE LOG, d.o.o	10
2.3	Uvodna predstavitev projekta	11
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	14
3.1	Razvojne možnosti	14
3.2	Cilji projekta	14
3.3	Preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami	14
4	PREDSTAVITEV VARIANTE s projektom V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI »Z« INVESTICIJO	17
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE (projekta) in ocENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	18
5.1	Opredelitev vrste investicije in dinamika izvajanja	18
5.2	Opredelitev investicije s kvadraturami	19
5.3	Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah za upravičene in preostale (neupravičene) stroške	19
5.4	Investicijska vrednost po tekočih cenah za celotno investicijo	20
5.4.1	Deleži in viri financiranja	20
5.4.2	Vrednost investicije na m	20
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO PROJEKT (INVESTICIJO)	21
6.1	Strokovne podlage za pripravo DIIP	21
6.2	Lokacija	21
6.3	Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe	22
6.4	Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje	24
6.5	Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo	25
6.6	Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi	26
6.7	Ekonomska upravičenost projekta	26
7	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	27

7.1	Potrebna investicijska dokumentacija	27
8	<i>ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI</i>	29
8.1	Finančna analiza	29
8.1.1	Opis uporabljene metodologije in osnovne predpostavke za finančno analizo	29
8.1.2	Prikaz finančnih tokov in denarnega toka	30
8.2	Ekonomska analiza	32
9	<i>ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI</i>	33
9.1	Analiza občutljivosti	33
9.1.1	Analiza vplivov spremembe investicijske vrednosti	34
9.2	Analiza tveganja	34
10	<i>PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV</i>	36

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 PREVALJE
Naslov:	Trg 2a, 2391 Prevalje
Telefon:	+386 (0)2 82 46 100
E-mail:	obcina@prevalje.si
Spletni naslov:	http://www.prevalje.si/
Matična številka:	1357719
Davčna številka:	SI28520513
Transakcijski račun:	01375-0100010242
Odgovorna oseba:	dr. Matija Tasič, župan
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	

1.2 Izdelovalec dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Izdelovalec DIIP:	EUTRIP, d.o.o.
Naslov:	Kidričeva ulica 24, 3000 Celje
Telefon:	059 032 045
E-pošta:	projekti.eutrip@gmail.com
Spletna stran:	www.eutrip.si
Odgovorna oseba in koordinator izdelave:	mag. Primož Praper, direktor
Podpis:	
Žig:	

1.3 Upravljavec

Upravljavec:	JAVNO KOMUNALNO PODJETJE LOG, d.o.o
Naslov:	Dobja vas 187, Ravne na Koroškem
Telefon:	+386 2 87 05 740
E-pošta:	info@jkg-log.si
Spletna stran:	www.jkg-log.si
Odgovorna oseba:	Marjetica Tasič Bukovec, direktorica
Podpis:	
Žig:	

Datum izdelave DIIP: januar 2020

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

Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije: mag. Primož Praper, direktor EUTRIP, d.o.o.

Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije: NIG, d.o.o., Ronkova 4, 2380 Slovenj Gradec, odgovorni vodja projekta Samo Pikel udig., G-2164.

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Osnovni podatki o občini Prevalje

Občina Prevalje je pričela z delovanjem 1.1. 1999. Spada med srednje velike slovenske občine, saj meri 5810 ha ali 58,10 km² in ima 6.707 prebivalcev (2019). Prevalje ležijo na nadmorski višini 411 m in so geografsko, kulturno in upravno središče občine.

Gospodarski razvoj občine še vedno v pretežni meri temelji na industrijski proizvodnji, kjer so najmočnejše zastopane predelovalne dejavnosti, sledijo trgovina, proizvodnja kovin in kovinskih izdelkov, promet in gradbeništvo.

Razvitost občine pokaže na svoj način tudi podatek o dolžini cest. V občini Prevalje je cca. 117 km občinskih kategoriziranih cest in 85,2 km gozdnih cest. Skozi občino teče cca 6 km glavne ceste II. reda št. 112 Holmec – Poljana - Ravne - Dravograd in regionalna cesta II. reda št. 425 Poljana – Črna – Šentvid – Šoštanj - Velenje.

Občina Prevalje namenja posebno pozornost komunalni opremljenosti in oskrbi z osnovnimi komunalnimi dobrinami. Izvajanje komunalne dejavnosti je zaupano Javnemu komunalnemu podjetju LOG, d.o.o., Ravne na Koroškem, upravljanje s stanovanjskim fondom pa Stanovanjskemu podjetju, d.o.o., Ravne na Koroškem.

Prevalje so že od nekdaj veljale za kraj živega kulturnega dogajanja in društvenega življenja. Z novo občino so društva dobila še večjo podporo. V občini je registriranih 11 kulturnih, 11 športnih društev, 2 turistični društvi in 15 ostalih društev.

Občino tvori 13 naselij izmed katerih je največje naselje Prevalje in pa 3 krajevne skupnosti: Leše, Holmec in Šentanel.

Na Fari so se rodili ali živeli pomembni ljudje, ki so zaznamovali kulturni prostor doma in v tujini. V gradivu franciscejskega katastra za Koroško iz leta 1827 pa se pojavljata Prevalje in Farna vas kot dve različni sosednji katastrski občini, ki sta bili poimenovani po najpomembnejših krajih na teritoriju, ki sta ga pokrivali. Prevalje so se z razvojem železarstva začele širiti, zato so tudi prejšnje območje Farne vasi poimenovali Prevalje, ime zaselka pa skrajšali v Na Fari. Nekoliko severozahodno od cerkve je železniška postaja z zanimivo in atraktivno stavbo iz leta 1863, zgrajeno ob odprtju železniške proge med Pliberkom in Dravogradom oziroma Celovcem in Mariborom. V njeni bližini stoji osnovna šola, zgrajena v 60. letih. V 70. letih se je v smeri od Fare proti Brančurniku razvil zaselek individualnih hiš Pod gonjami. Na ravnini med cerkvijo in glavno cesto, sredi najlepšega bivalnega okolja na Prevaljah, s pogledom na Uršljo goro in Peco, stoji od leta 2001 Dom za starejše Na Fari.

Iz središča Prevalj nas pot popelje na Leše (675 m nv.). V majhni kadunji in deloma na pobočjih med hribi leži ta koroška vas. Skriva se v dolini, ki jo z vseh strani obdajajo hribi, hiše so strnjene ob cesti, skozi vas teče Leški potok, na hribu nad vasjo pa kakor v pravljici stojita, komaj nekaj metrov narazen, dve cerkvi. Območje KS Leše obsega: naselje Leše in del naselja Kot pri Prevaljah, hišne št. 10 do 13.

Holmec povezuje naselja Lokovica, Dolga Brda, Belšak in Poljana. Nahaja se dobre 4 km iz Prevalje, proti mednarodnemu mejnemu prehodu z Avstrijo.

Od Štoparja po dolini Šentanelške reke proti Strojni, leži vas Šentanel poimenovana po farnem patronu sv. Danijelu in obdana z mogočnimi kmečkimi domovi in samotnimi kmetijami v okolici. Cesta se odcepi z glavne ceste med Prevaljami in Poljano in pelje pod slikovitim, kamnitim železniškim Štoparjevim mostom do vasi (688 m n. v.). Ima čudovito sončno lego s prelepimi razgledi. Sama vasica šteje le nekaj deset hiš in kmetij, naseljena je bila že v 12. stoletju. Nekoč izrazito samooskrbne kmetije s prevladujočo poljedelsko dejavnostjo, ki so pridelovale različne vrste žit in poljščin, so se v sedemdesetih letih 20. stoletja usmerile v živinorejo, nekatere, predvsem v vasi in njeni bližnji okolici, pa tudi v turistično dejavnost.

Tabela: Osnovni podatki o občini Prevalje

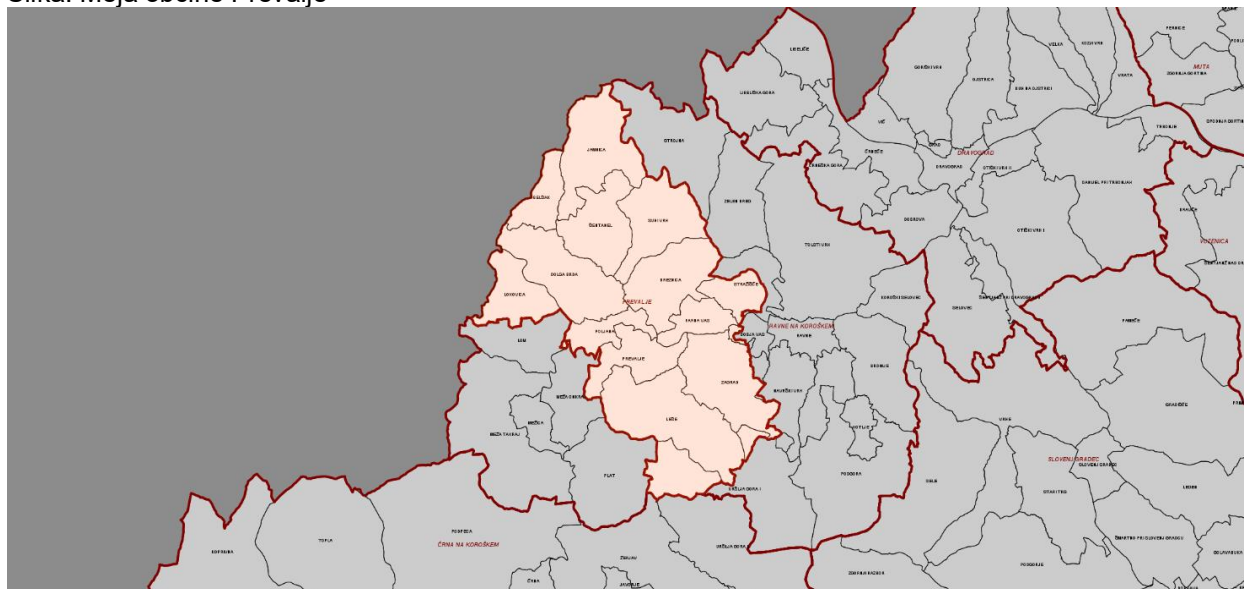
Površina v km ²	58,1
Število prebivalcev (SUR5 2020, stanje na dan 31.12.2019)	6.707
Gostota prebivalcev v preb./km ² (stanje na dan 31.12.2019)	115,4
Število naselij	13

Tabela: Dolžina odsekov cest po kategorijah v občini Prevalje

Kategorija ceste	Dolžina v m
Lokalne ceste – LC	56.100
Zbirne krajevne ceste – LZ	2.281
Krajevne ceste – LK	365
Javne poti – JP	58.221
Javne poti za kolesarje - KJ	380
Skupaj	117.347

Vir: Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Prevalje, Uradno glasilo slovenskih občin, št. 28/2008, 27/2016.

Slika: Meja občine Prevalje



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

Glavna cesta II. reda št. 112 in

Regionalna cesta II. reda št. 425 Poljana – Črna – Šentvid – Šoštanj - Velenje.

Glavna cesta, ki povezuje Prevalje 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 in Prevalj.

Železniško omrežje (regionalna železniška proga št. 34, Maribor-Prevalje-d.m.) v občini z glavnim železniškim postajališčem na Prevaljah, 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.

S Prevalj potekajo 4 označene kolesarske poti, ki jih je zasnovalo in označilo kulturno in športno društvo Kundl. Poimenovane so z barvami - vijoličasti, rumeni, rdeči in modri krog. Najkrajši, Vijoličasti krog, vas

popelje skozi Brančurnikov greben v Kot in na Leše. Rumeni krog poteka po slemenih Dolge Brde, Rdeči vodi čez Stražišče v Šentanel in najdaljši Modri krog čez Brezovico v Strojno, nato pa skozi Jamnice nazaj v dolino Šentanelске reke.

Center gorsko kolesarskega turizma na Koroškem je Jamnice, ki se nahaja na stičišču treh kolesarskih omrežij - Kundljevih poti, Sledi divjine in Avstrijskega omrežja. Od tu poteka preko 19 kolesarskih poti in tur, ki so idealne za goste, ki so nastanjeni na turističnih kmetijah v Šentanelu in Jamnici. Označeni "Kundljev" Zeleni krog povezuje Šentanel in Jamnice. Nekatere poti so poimenovane po divjih živalih, ki živijo v okolici in povezujejo Jamnice z omrežjem poti "Sledi divjine" v zgornji Mežiški dolini, druge vas vodijo po Strojni in okolici, nekatere kolesarske ture pa so povezane s označenimi potmi v Avstriji.¹

Obstoječe in nove pešpoti ter kolesarske poti, tudi tematske in podobne poti, se urejajo in povezujejo v povezane sisteme kolesarskih in pešpoti.

2.2 Predstavitev upravljavca JAVNO KOMUNALNO PODJETJE LOG, d.o.o

Investitor:	JAVNO KOMUNALNO PODJETJE LOG d.o.o
Naslov:	Dobja vas 187 2390 Ravne na Koroškem
Telefon:	+386 2 87 05 740
Faks:	+386 2 87 05 720
Elektronska pošta:	info@jkg-log.si
Spletna stran:	www.jkg-log.si

Javno komunalno podjetje LOG je organizirano kot družba z omejeno odgovornostjo in izvaja gospodarske javne službe v skladu z odlokom na območju občin Ravne na Koroškem, Prevalje, Mežica in Črna na Koroškem ustanovljeno 15.5.1978.

Dejavnost podjetja je izvajanje obveznih občinskih gospodarskih javnih služb varstva okolja, drugih obveznih občinskih gospodarskih javnih služb in tržne dejavnosti: Obvezne občinske gospodarske javne službe varstva okolja:

- oskrba s pitno vodo v občini Prevalje,
- odvajanje in čiščenje odpadne vode v občini Prevalje,
- zbiranje komunalnih in bioloških odpadkov v občinah Ravne na Koroškem, Prevalje, Mežica in Črna na Koroškem.

Druge obvezne občinske gospodarske javne službe:

- letno vzdrževanje javnih površin v občinah Ravne na Koroškem, Prevalje in Mežica,
- javna razsvetljava v občinah Ravne na Koroškem in Prevalje,
- Zimsko vzdrževanje javnih površin v občinah Ravne na Koroškem in Prevalje,
- Pokopališka dejavnost v občinah Ravne na Koroškem in Prevalje,
- Pogrebna dejavnost v občinah Ravne na Koroškem, Prevalje in Črna na Koroškem,
- Vodenje katastra v občinah Ravne na Koroškem, Prevalje in Mežica.

¹ Podatki so povzeti po občinski spletni strani. Dostopni preko povezave: <http://www.prevalje.si/Turizem/Kolesarske-poti>.

2.3 Uvodna predstavitev projekta

Ta dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) predvideva ureditev cestnih povezav na območju Jamnice II. del, LC 350 381, cesta Zvonikov mlin - Mikl - Šentanel, odsek od profila P36+13 do profila P73 oz. od obstoječega asfalta naprej v dolžini 727 m.

Trasa skupne dolžine 727 m poteka v večjem delu po gozdnatem območju, le zadnji del trase poteka tudi med nekoliko bolj položnimi travniki in pašniki. Meja obdelave tega projekta znaša od profila P36 + 13 m (0+713,00) do profila P73 (1+440,00).

Izvedba prenove predvideva:

- pripravo podlage, izkop obstoječega terena do projektirane globine in pripravo utrjenega gramoznega tampona,
- razširitev cestišča na strmem delu brežine s kamnito zložbo v dolžini 25,0 m, med profiloma P47 in P49
- izvedbo drenaže cestnega telesa,
- asfaltiranje makadamskega vozišča v širini min 3,50m + 1 x 0,5 m asfaltna mulda, z asfaltom AC 8 surf B 50/70 A3 v debelini 4 cm in AC 22 base B50/70 A3 v debelini 6 cm,
- izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in novimi odprtimi kanaletami,
- rekonstrukcije prečnih propustov.

Izvedbeni načrt je izdelan tako, da nova trasa v dogovoru z naročnikom, v največji možni meri sledi obstoječi cesti. Posegi na zemljišče izven obstoječe trase so predvideni v minimalni možni meri.

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 »Ureditev cestnih povezav na območju Jamnice II. del, LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, odsek od profila P36+13 do profila P73«, 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

Na celotni trasi obravnavanega odseka občinske lokalne ceste, ki je v večjem delu trase izvedena v širini približno 3,5–4,0 m (z lokalnimi odstopanji), so v času ogleda na površini nasute plasti drobljenca, ki pa so večinoma pomešane z zameljeno in mestoma tudi zaglinjeno podlago. Glede na stanje cestišča, opravljeno sondažo in poročila geomehanika lahko sklepamo, da je nasutje izvedeno v manjši debelini večinoma ne večji kakor 15 cm, ponekod pa tudi manj. Na nekaterih mestih so lahko debeline nasutja iz drobljenca tudi večje.

Po vizualni presoji je sicer primerno zrnato tamponsko nasutje zaradi naplavljanja materialov iz okolice, oziroma mešanja z materiali podlage že precej zameljeno in je zato vprašljiva njegova zmrzljiva odpornost oziroma primernost.

Slika: Pogled na konec meje obdelave na lokalni cesti LC 350 381



Vir: Izvedbeni načrt št. 3/2020, januar 2020, NIG, d.o.o.

2.3.1. Ureditev ceste Zvonikov mlin – Mikl - Šentanel (odseka od P36+13 do P73)

Pred izvedbo projektiranja so se izvedle geološke preiskave (sonde) in se je izdelalo geološko-geotehnično poročilo št. 10/5, februar 2018. Poročilo je izdelal MR Projekt, dr. Matej Rozman s.p.

Izveden bo široki zemeljski izkop (III. do IV. kategorija izkopa) globine do 65 cm. Izkopna brežina naj se izvaja v naklonu 1:1 oziroma 2:3 (trajni naklon). Na globini 0,3 m do 0,6 m se nahaja plast preperelega filita, ki leži na kompaktni hribini filita.

Posneti je potrebno obstoječ tampon, oz. prodno peščeni zameljen nasip v približno enaki debelini (65 cm) in po utrditvi in lokalnih sanacijah dna odriva (predvsem zunanjih robov cestišča) vgraditi nove nasipe.

Na tamponskem sloju - pod asfaltom, po veljavnih normativih zadostuje vrednost dinamičnega deformacijskega modula $E_{vd} \geq 45 \text{ MPa}$ oziroma $E_{v2} \geq 90 \text{ MN/m}^2$ za naravna zrna, oz. $E_{vd} = 50 \text{ MPa}$ oziroma $E_{v2} \geq 100 \text{ MN/m}^2$ za drobljena in mešana zrna. Ob tem mora razmerje deformacijskih modulov ustrezati E_{v2}/E_{v1} predpisanim vrednostim $E_{v2}/E_{v1} \leq 2,4$ (oziroma $\leq 2,2$).

Razmerje ni merodajno, če vrednost E_{v1} presega 50 % predpisane vrednosti E_{v2} .

Skupna debelina cestnih nasipov iz zmrzljivo odpornih nevezanih materialov mora zadostiti tudi pogoju zmrzovanja temeljnih tal – pri čemer je upoštevati tudi neugodne terenske pogoje.

V sklopu ureditve trase ceste je potrebno poskrbeti za kvalitetno zajemanje in odvajanje meteornih vod ter tudi zajem in kontroliran odvod vseh vod, ki bi lahko v območje cestnih nasipov dotekale od strani s pobočij v območju vkopov v pobočja.

Zajete meteorne in drenažne vode bodo skozi obstoječe in nove cevne prepuste odvajane v hudourniško strugo.

Glede na namembnost cestišča in ob tem predpostavljeno ekvivalentno lahko prometno obremenitev $T \cong$

2 x 105 do 6 x 105 prehodov/20 let (oz. 30 – 80 prehodov/dan) nominalne osne obremenitve 100 kN z upoštevanjem nosilnosti na izboljšanem planumu posteljice, oziroma $CB \geq 15$ % dobimo po TSC 06.520 naslednje potrebne minimalne debeline gramoznega (tamponskega) ustroja:

- 25 cm tamponski drobljenec - frakcije 0-32 mm,
- 40 cm kamnita greda– frakcije 0-63 mm.

Pri temeljenju podpornih konstrukcij (podpornega zidu Z1, dolžine 25 cm) se izvede temeljenje v plasteh kompaktne hribine.

Pri izvedbi, neposredno ob hudourniških strugah, se upošteva erozijske učinke hudourniških vod – zaradi tega se pod prepusti uredi primerno protierozijsko zaščito – kamnito oblogo v kamen betonu.

2.4. Temeljni razlogi za investicijsko namero

Z dosedanjimi projekti je Občina Prevalje 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 poleg investicij in obveznosti tega ne dopušča.

Občina Prevalje 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).

Temeljni razlogi za investicijsko namero so v:

- neustreznosti makadamske ceste,
- neurejeno površinsko odvodnjavanje cest,
- zagotavljanju boljše in varnejše prometne povezave.

S projektom »Ureditev cestnih povezav na območju Jamnice II. del« bo Občina izboljšala kakovost okolja in uredila ustrezno infrastrukturo. Občina Prevalje nastopa v omenjenem projektu kot investitorica.

Namen projekta je pospešiti skladen razvoj z uravnoveženjem 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 Prevalje.

Predmet izvedbe projekta je ureditev ustreznih cest, v skupni dolžini 727 m z asfaltiranjem makadamskega vozišča, razširitev cestišča na strmem delu brežine, izvedbo drenaže, in vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in kaneletami. S tem bodo ustvarjeni pogoji za varnejšo prometno povezavo.

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 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 2020 »Ureditev cestnih povezav na območju Jamnice II. del« bo na manjšem odseku vzpostavljena boljša prometna povezava, 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 cca 730 m občinskih cest na LC 350 381, CESTA ZVONIKOV MLIN – MIKL – ŠENTANEL, na odseku od P36+13 do P73, in s tem zagotoviti izboljšane pogoje 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: zboljšanje 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 sledenje viziji dokument opredeljuje naslednjo razvojno prioriteto regije:

- kakovost življenja in dostopnost regije (izboljšanje kakovosti življenja 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« ureditve cestnih povezav Jamnice, bo na cesti še vedno obstajala nevarnost naleta na vozilo. 2. Prah, ki se dviga z makadamske ceste na obravnavanem odseku, bi še vedno vplival na onesnaženost okolja in zdravje ljudi. 3. Zaradi neurejenega odvodnjavanja bodo z vsakim večjim dežjem, v zimskem času pa zaradi odjuge, poškodbe cestišča. 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« bo urejen varen odsek ceste z zagotovljeno preglednostjo. 2. Z izvedbo investicije bo občina uredila horizontalne in vertikalne elemente obravnavanega odseka občinske ceste. 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

»Ureditev cestnih povezav na območju Jamnice II. del, LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel«, v odseku od P36+13 do P73 predvideva naslednjo izvedbo:

- Obstoječa makadamska cesta se izvede v asfaltni izvedbi (dolžine cca 730 m, priprava podlage, utrjenega tampona, drenaže, asfaltiranje vozišča, asfaltne mulde, vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in novimi ter obstoječimi kanaletami, rekonstrukcijo prečnih propustov),
- Pred izvedbo je potrebno zakoličiti obstoječe komunalne podzemne vode s strani upravljalca.
- Pred izvedbo je potrebno zakoličiti os priključne ceste in potek obeh robov priključka. Označiti in zavarovati gradbišče oz. postaviti potrebno prometno signalizacijo.
- Pri izvajanju je obvezen geomehanski nadzor.

Stroški

Občine lahko delež sredstev za financiranje porabijo v tekočem proračunskem letu za financiranje naslednjih upravičenih stroškov, nastalih v letu sofinanciranja, v skladu z drugim odstavkom 23. člena ZFO- 1:

- nakup zemljišč, potrebnih za izvedbo investicijskega projekta, vključno z davkom na dodano vrednost, če ni povračljiv;
- predhodnih študij, investicijske in projektne dokumentacije, vključno z davkom na dodano vrednost, če ni povračljiv;
- gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z davkom na dodano vrednost, če ni povračljiv;
- gradbenega nadzora, vključno z davkom na dodano vrednost, če ni povračljiv;
- upravičenih stroškov za namene iz prve do četrte alineje tega odstavka, če so kot upravičeni stroški določeni v navodilih upravljanja sredstev kohezijske politike ali v pogodbi o odobrenih sredstvih strukture in kohezijske politike Evropske unije, vključno z davkom na dodano vrednost, če ta ni povračljiv, in če ti niso sofinancirani iz strani EU;
- za plačilo tistih stroškov projektov strukture in kohezijske politike Evropske unije za namene iz prve in četrte alineje tega odstavka, ki so nujno potrebni za izvedbo projekta, vendar jih organ upravljanja v navodilih iz prejšnje alineje ne prepozna kot upravičene stroške, vključno z davkom na dodano vrednost, če ta ni povračljiv;
- za upravljanje z dolgom občine in za odplačila letnih obveznosti obstoječih dolgov občin, ki so jih najele za izvedbo investicij v lokalno javno infrastrukturo in investicij posebnega pomena za zadovoljevanje skupnih potreb in interesov občine.

Upravičeni stroški nastanejo:

- po potrditvi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP), izdanem sklepu o uvrstitvi investicije v načrt razvojnih programov občinskega proračuna (v nadaljevanju: DIIP-NRP) in izvedenem javnem naročilu za pričetek investicije v letu 2020;

- po 1. januarju tekočega leta, v kolikor je bil sklep po potrditvi DIIP in uvrstitev investicije v načrt programa razvojnih programov občinskega proračuna sprejet v preteklem letu, nato pa v času od potrditve DIIP-NRO do 1. januarja tekočega leta izveden postopek javnega naročanja;
- do skrajnega roka za predložitev zahtevkov za izplačilo, to je 5.11.2020 za sredstva odobrena in izplačana v letu 2020.

Neupravičeni stroški so davki (povračljiv DDV), takse in dajatve, notarski, odvetniški in svetovalni stroški, izdelava IP, stroški priprave investicije, neupravičeni stroški iz naslova zadolževanja, projektantski nadzor, stroški vodenja projekta, varovanje in koordiniranje na gradbišču, izdelava varnostnega načrta, inženiring, geodetske storitve, nakup objekta, oprema (izjema so projekti, ki so že vključeni v veljavni načrt razvojnih programov državnega proračuna oz. se sofinancirajo s sredstvi Evropske unije, kjer so upravičeni stroški opredeljeni v osnovni pogodbi o sofinanciranju).

Vso vrednotenje in vse investicijske vrednosti so oblikovani na januar 2020. Investicija zajema leto **2020**.

5.2 Opredelitev investicije s kvadraturami

V okviru investicije je rekonstrukcija cestišča na odseku P36+13 do P73 v skupni dolžini cca 730 m.

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

Planira se, da se bo investicija izvedla do konca septembra 2020. Oceni 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 **183.148,44 EUR z vključenim DDV**.

Tabela: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah brez DDV v EUR (januar 2020)

Tabela: Investicijski stroški - stalne cene (brez DDV)	Delež v %	Skupaj v EUR
Gradbeni strokovni nadzor	1,77	2.654,41
Preddela, gradbena dela, voziščne konstrukcije, ostala gradbena dela	98,23	147.467,26
Skupaj	100,0	150.121,67
DDV	22,0	33.026,77
Skupna vrednost	122,0	183.148,44

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.

5.4 Investicijska vrednost po tekočih cenah za celotno investicijo

Preračun stalnih cen v tekoče ni potreben saj je predviden rok izvedbe investicije krajši od enega leta. Stalne cene so enake tekočim.

5.4.1 Deleži in viri financiranja

Upravičeni so vsi stroški v konkretnem primeru glede na vrednost investicije in določila javnega razpisa predstavljajo GOI dela, gradbeni nadzor v letu 2020 in znašajo 150.121,67 EUR ter DDV (znaša 32.442,80 EUR). Skupaj upravičeni stroški torej znašajo 183.148,44 EUR. Neupravičeni stroškov v primeru predmetne operacije ni.

V spodnji tabeli je prikaz investicijskih stroškov po stalnih cenah po (ne)upravičenem namenu in viru financiranja.

(Ne)upravičeni stroški po letih in investitorjih	Delež glede na celotne stroške	Delež glede na upr. stroške	Skupaj v EUR	EUR v 2020
Upravičeni stroški				
Sofinanciranje investicij po ZFO (MGRT) - nepovratna sredstva	84,47	84,47	154.705,00	154.705,00
Lastna sredstva - upravičeni stroški	15,53	15,53	28.443,44	28.443,44
Skupaj	100,00	100,00	183.148,44	183.148,44

*OPOMBA: zaradi zaokroževanja so pri izračunih v tabeli možna odstopanja na zadnjem decimalnem mestu.

Spodnja tabela prikazuje stroške glede na upravičene in neupravičene ter po letih:

Tabela: Investicijski stroški - stalne cene (brez DDV)	Skupaj	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	upravičeni 2020	neupravičeni 2020
Tehnično-investicijski ukrepi					
GOI dela	147.467,26	147.467,26	0,00	147.467,26	0,00
DDV	32.442,80	32.442,80	0,00	32.442,80	0,00
Ostali stroški projekta					
Gradbeni nadzor	2.654,41	2.654,41	0,00	2.654,41	0,00
DDV	583,97	583,97	0,00	583,97	0,00
Skupaj*	183.148,44	183.148,44	0,00	183.148,44	0,00

*OPOMBA: zaradi zaokroževanja so pri izračunih v tabeli možna odstopanja na zadnjem decimalnem mestu.

5.4.2 Vrednost investicije na m

Vrednost investicije na m po posameznih delih investicije znaša:

STALNE CENE	Vrednost v EUR	Dolžina v m	Vrednost na tekoči m v EUR
Skupne vrednosti brez DDV	150.121,67	730,00	205,65
Skupne vrednosti z DDV	183.148,44	730,00	250,89

V nadaljevanju je prikazana še podrobnejša tabela stroškov na m po posameznih vrstah stroškov po stalnih cenah:

Investicijski stroški - stalne cene (brez DDV)	Delež v %	Skupaj v EUR	vrednost na m ² v EUR
Gradbeni strokovni nadzor	1,77	2.654,41	3,64
Preddela, gradbena dela, voziščne konstrukcije, ostala gradbena dela	98,23	147.467,26	202,01
Skupaj	100,0	150.121,67	205,65
DDV	22,0	33.026,77	45,24
Skupna vrednost	122,0	183.148,44	250,89

*OPOMBA: zaradi zaokroževanja so pri izračunih v tabeli možna odstopanja na zadnjem decimalnem mestu.

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, 27/2016). Uredba je bila upoštevana smiselno v skladu s tem, da ne gre za investicijsko operacijo.

Za pripravo DIIP so bile uporabljene naslednje strokovne osnove:

- Spletna stran Prevalje, <http://www.prevalje.si/>
- Regionalni razvojni program Koroške razvojne regije za obdobje 2014–2020,
- Izvedbeni načrt (INZI), št. 3/2020, NIG, d.o.o. – UREDITEV CESTNIH POVEZAV NA OBMOČJU JAMNICE II. del, LC 350 381, CESTA ZVONIKOV MLIN – MIKL – ŠENTANEL, odsek od profila P36+13 do profila P73, januar 2020.
- Popisi del za ureditev odseka P36+13 do profila P73, januar 2020.

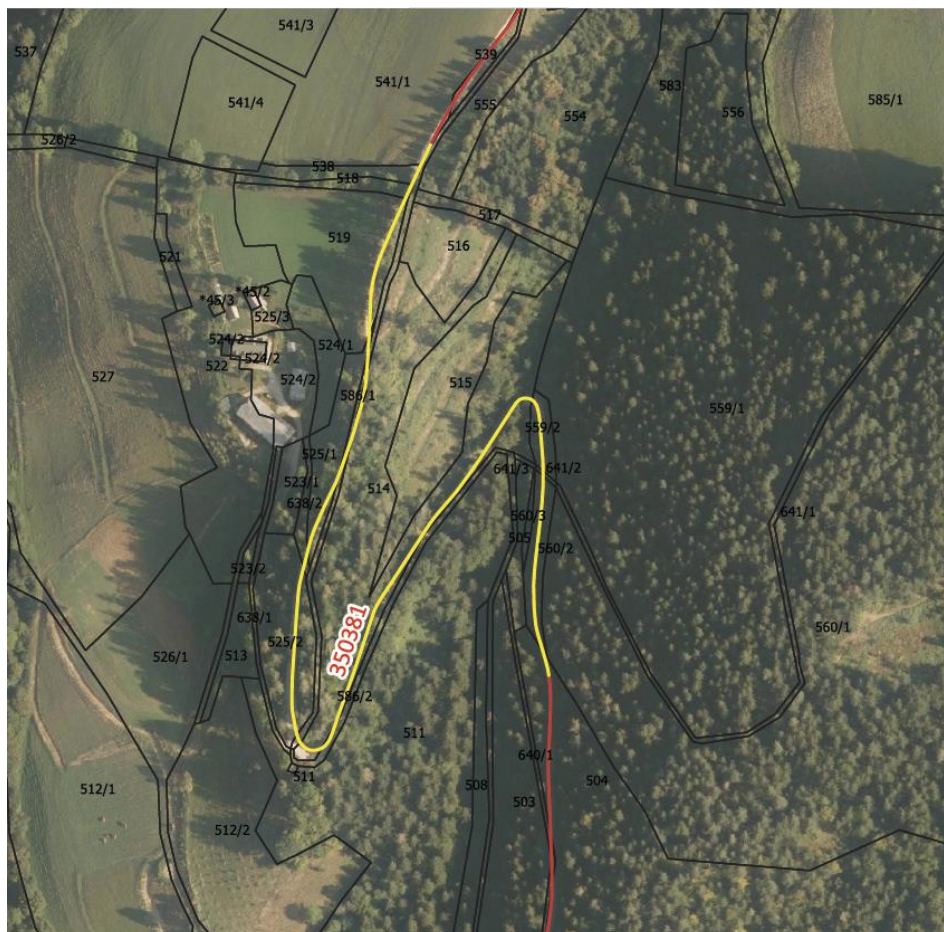
6.2 Lokacija

Lokacija del v okviru projekta »Ureditev cestnih povezav na območju Jamnice II. del, LC 350 381, Zvonikov mlin - Mikl-Šentanel, odsek od P36+13 do P73« obsega naslednje parcelne številke:

K.O.	Parcelna številka	Približne površina posega m ²
870 Jamnica	641/2	14
870 Jamnica	559/2	168
870 Jamnica	504	85
870 Jamnica	514	990
870 Jamnica	638/2	50
870 Jamnica	586/1	140
870 Jamnica	525/2	437
870 Jamnica	525/1	312
870 Jamnica	519	318
870 Jamnica	518	32
870 Jamnica	538	43

870 Jamnica	541/1	91
870 Jamnica	560/2	401

Slika: Makrolokacija na obravnavanem odseku (P36+13 do P73):



Vir: Občina Prevalje

6.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Del zagonske projektne dokumentacije je bil izdelan že v letu 2018 in noveliran poleti 2019. Projektna dokumentacija za nadaljevanje ureditve ceste pa je bila izdelana v začetku leta 2020 in je predmet tega DIIP-a. Medtem ko je pričetek ostalih aktivnosti (priprava javnega razpisa za izbor izvajalca, izvedba del, nadzora ipd.) predviden v prvi četrtini leta 2020.

Tabela: Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah brez DDV v EUR (januar 2020)

Investicijski stroški - stalne cene (brez DDV)	Delež v %	Skupaj v EUR
Gradbeni strokovni nadzor	1,77	2.654,41
Preddela, gradbena dela, voziščne konstrukcije, ostala gradbena dela	98,23	147.467,26
Skupaj	100,0	150.121,67
	DDV	33.026,77
Skupna vrednost	122,0	183.148,44

Tabela: Okvirni terminski plan izvedbe projekta

Leto	2020										
Mesec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
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											
Dokončanje in prevzem del (15.10.2020)											
Skrajni rok za predložitev zahtevkov za izplačilo (5.11.2020)											

Investicija se bo izvajala v letu 2020.

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 121/2004 in 59/2019) ter Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS št. 43/2018 in 59/2019).

Odpadki

Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/2006 – uradno prečiščeno besedilo, 49/2006 – ZMetD, 66/2006 – odl. US, 33/2007 – ZPNačrt, 57/2008 – ZFO-1A, 70/2008, 108/2009, 108/2009 – ZPNačrt-A, 48/2012, 57/2012, 92/2013, 56/2015, 102/2015, 30/2016, 61/2017 – GZ, 21/2018 – ZNOrg in 84/2018 – ZIURKOE) 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

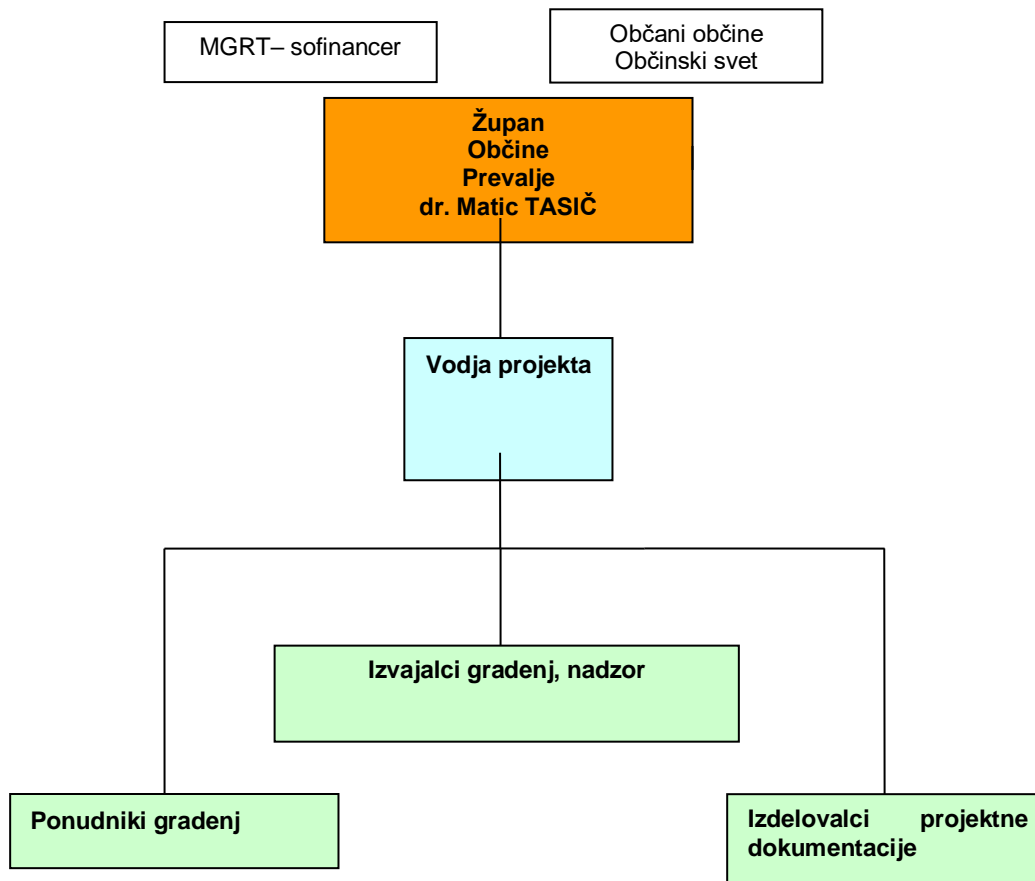
Pri načrtovanju investicije so bila preverjena izhodišča varstva okolja, pri čemer je bilo ugotovljeno, da »Ureditev cestnih povezav na območju Jamnice II. del, cesta Zvonikov mlin – Mikl - Šentanel, odsek od P36+13 do P73«:

- 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 kadrovska organizacijsko shemo za projekt.

Slika: Kadrovska organizacijska shema



6.6 Predvideni viri financiranja in drugi možni viri

Tabela: Deleži sofinanciranja investicije v stalnih cenah z DDV

Dinamika financiranja po stalnih cenah	Delež v %	Skupaj v EUR	EUR v 2020
Sofinanciranje investicij po ZFO (MGRT) - nepovratna sredstva	84,47	154.705,00	154.705,00
Lastna sredstva Občina Prevalje skupaj	15,53	28.443,44	28.443,44
Lastna sredstva - upravičeni stroški	15,53	28.443,44	28.443,44
		100,00	100,00
skupaj	100,0	183.148,44	183.148,44

6.7 Ekonomska upravičenost projekta

Ekonomske upravičenosti na tej stopnji priprave Dokumenta identifikacije investicijskega projekta ne moremo predstaviti vrednostno, pač pa opredeljujemo upravičenost iz 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**:

- zagotovitev večje varnosti in kakovosti v prometu ter varnost pešcev.

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

- boljše povezave omogočajo večjo mobilnost krajanov, boljšo 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 (Ur. l. RS 60/2006, 54/2010 in 27/2016) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 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 predinvesticijska zasnova za celovit projekt in so cilji in ključne predpostavke iz celovitega projekta ostali nespremenjeni, ni treba ponovno izdelovati predinvesticijske zasnove za posamezne investicijske projekte, čeprav njihova ocenjena vrednost presega 2.500.000 evrov.

Celotna ocenjena vrednost po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost znaša **183.148,44 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:

- Izvedbeni načrt.

Še potrebno:

- Projekt izvedenih del

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 Smernic EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014—2020).

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 1.600 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 37.530,41 EUR (izračunano na 2 decimalki natančno).
- Za finančno analizo smo uporabili 4 % diskontno stopnjo, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

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	4 %
Finančna neto sedanja vrednost	-35.676
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	-3,73%
Relativna neto sedanja vrednost	-1,77

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
1	2020	183.148,44				-183.148,44
2	2021	0,00	1.600,00	0,00		-1.600,00
3	2022	0,00	1.600,00	0,00		-1.600,00
4	2023		1.600,00	0,00		-1.600,00
5	2024		1.600,00	0,00		-1.600,00
6	2025		1.600,00	0,00		-1.600,00
7	2026		1.600,00	0,00		-1.600,00
8	2027		1.600,00	0,00		-1.600,00
9	2028		1.600,00	0,00		-1.600,00
10	2029		1.600,00	0,00		-1.600,00
11	2030		1.600,00	0,00		-1.600,00
12	2031		1.600,00	0,00		-1.600,00
13	2032		1.600,00	0,00		-1.600,00
14	2033		1.600,00	0,00		-1.600,00
15	2034		1.600,00	0,00		-1.600,00
16	2035		1.600,00	0,00		-1.600,00
17	2036		1.600,00	0,00		-1.600,00
18	2037		1.600,00	0,00		-1.600,00
19	2038		1.600,00	0,00		-1.600,00
20	2039		1.600,00	0,00		-1.600,00
21	2040		1.600,00	0,00		-1.600,00
22	2041		1.600,00	0,00		-1.600,00
23	2042		1.600,00	0,00		-1.600,00
24	2043		1.600,00	0,00		-1.600,00
25	2044		1.600,00	0,00	37.530,42	35.930,42
	Skupaj	183.148,44	38.400,00	0,00	37.530,42	-184.018,02

DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)						4%
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
1	2020	176.104,27	0,00	0,00	0,00	-176.104,27
2	2021	0,00	1.479,29	0,00	0,00	-1.479,29
3	2022	0,00	1.422,39	0,00	0,00	-1.422,39
4	2023	0,00	1.367,69	0,00	0,00	-1.367,69
5	2024	0,00	1.315,08	0,00	0,00	-1.315,08
6	2025	0,00	1.264,50	0,00	0,00	-1.264,50
7	2026	0,00	1.215,87	0,00	0,00	-1.215,87
8	2027	0,00	1.169,10	0,00	0,00	-1.169,10
9	2028	0,00	1.124,14	0,00	0,00	-1.124,14
10	2029	0,00	1.080,90	0,00	0,00	-1.080,90
11	2030	0,00	1.039,33	0,00	0,00	-1.039,33
12	2031	0,00	999,36	0,00	0,00	-999,36
13	2032	0,00	960,92	0,00	0,00	-960,92
14	2033	0,00	923,96	0,00	0,00	-923,96

15	2034	0,00	888,42	0,00	0,00	-888,42
16	2035	0,00	854,25	0,00	0,00	-854,25
17	2036	0,00	821,40	0,00	0,00	-821,40
18	2037	0,00	789,80	0,00	0,00	-789,80
19	2038	0,00	759,43	0,00	0,00	-759,43
20	2039	0,00	730,22	0,00	0,00	-730,22
21	2040	0,00	702,13	0,00	0,00	-702,13
22	2041	0,00	675,13	0,00	0,00	-675,13
23	2042	0,00	649,16	0,00	0,00	-649,16
24	2043	0,00	624,19	0,00	0,00	-624,19
25	2044	0,00	600,19	0,00	14.078,29	13.478,10
	Skupaj	176.104,27	23.456,87	0,00	14.078,29	-185.482,84

8.2 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 biti 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 socialna diskontna stopnja projekta je 5 %,
- 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:
 - o prihranek na stroških vzdrževanja vozil,
 - o prihranek zaradi zmanjšane onesnaženosti.

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. Upoštevanje zgornje vhodne podatke so bili izračunani ekonomski kazalci donosnosti investicije:

Diskontna stopnja	5 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	51.015
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije	8,72%
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,99

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

Izgradnje 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 interno stopnjo donosnosti in neto sedanjo vrednosti, se predlaga izvedba projekta, ker ekonomska analiza dosega pozitivne kazalce uspešnosti, hkrati pa nedenarne 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 10-odstotna sprememba povzroči minimalno 10-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	€	164.834	183.148	201.463
	% spremembe	-10 %	0 %	10 %
FNPV	v €	-131.428	-145.139	-160.835
FIRR	%	-7,31 %	-8,45 %	-8,76 %
ENPV	v €	45.455	33.531	22.106
EIRR	%	8,88 %	7,45 %	6,70 %

Ugotavljamo, da predmetna investicija v nobenem primeru scenarijev ne povzroči spremembe neto sedanje vrednosti za več kot 10 %, 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:

- o opis tveganja,
- o verjetnost, da bo nastopilo (velika/srednja/majhna),
- o možnost obvladovanja (da/ne) in
- o 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 obravnavanem območju 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: 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 obnova javne prometne infrastrukture v skupni dolžini cca 730 m.

Investicija bo zaključena v mesecu septembru 2020.

Investicijska vrednost po stalnih cenah znaša 183.148,44 EUR (skupaj z DDV).

Finančni kazalci investicije

Diskontna stopnja	4 %
Finančna neto sedanja vrednost investicije	-35.676
Finančna interna stopnja donosnosti investicije	-3,73%
Relativna neto sedanja vrednost	-1,77

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	5 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	51.015
Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije	8,72%
Relativna neto sedanja vrednost	0,99

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.