



OBČINA PREVALJE

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP) OBNOVA IZBRANIH ODSEKOV LOKALNIH CEST IN JAVNIH POTI V OKVIRU KONCESIJSKEGA IZVAJANJA REDNEGA IN INVESTICIJSKEGA VZDRŽEVANJA LOKALNIH CEST, JAVNIH POTI IN DRUGIH PROMETNIH POVRŠIN V OBČINI PREVALJE

POVZETEK S PREDLOGOM

Investicijski projekt: Obnova izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v občini Prevalje

Obseg investicije: v dolžini 24.402 m - skupaj / 12.859 m LC / 11.543 m JP / 9 odsekov

Ocenjena vrednost: 3.911.649,87 € brez DDV / 4.772.212,84 z DDV

Vrsta investicije: rekonstrukcija obstoječih cestišč in spremljevalnih objektov

Predvidena dela: rekonstrukcija vozišč, ureditev odvodnjavanja, izvedba navezav

Predviden datum: pričetek v letu 2021 / zaključek predvidoma prva polovica 2023

Predlog: Glede na pregled in analizo variant po različnih opisnih kriterijih ter glede na rezultate kvantitativne finančne in ekonomske analize stroškov ter koristi v času ekonomske dobe trajanja projekta, se predlaga izvedba variante »z« investicijo v kombinaciji z vključitvijo zasebnega partnerja v projekt po konceptu JZP (koncesionar), skupaj s podelitvijo koncesije za izvajanje storitev GJS rednega vzdrževanja LC in JP v občini – mešana koncesijska pogodba za gradnje in storitve izvajanja javne službe. Izbor navedene variante se predlaga v kolikor občina oceni, da nima prostih finančnih sredstev za investiranje ali kreditnega potenciala za samostojno izvedbo projekta oz. so tveganja projekta lažje obvladljiva v kolikor jih prenese na koncesionarja v okviru koncepta JZP. Izbira variante »brez« investicije po naši oceni ni smiselna, saj se s tem ohranja slabo obstoječe stanje na mreži občinskih cest, posledično pa to pomeni odmik od strateških in razvojnih ciljev in dokumentov na nacionalni, regionalni in občinski ravni.

Opomba: Vsebina dokumenta je skladna z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06) in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 54/10 in 27/16).

September - 2020



Občina Prevalje

Trg 2a

2391 Prevalje - SI

Datum: 05.09/2020

ZADEVA:

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP) - OBNOVA IZBRANIH ODSEKOV LOKALNIH CEST IN JAVNIH POTI V OKVIRU KONCESIJSKEGA IZVAJANJA JAVNE SLUŽBE REDNEGA IN INVESTICIJSKEGA VZDRŽEVANJA LOKALNIH CEST, JAVNIH POTI IN DRUGIH PROMETNIH POVRŠIN V OBČINI PREVALJE

PRAVNA PODLAGA:

Zakon o javnih financah /ZJF/ (Ur. l. RS, št. 11/11 – UPB, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617 in 13/18), **Zakon o financiranju občin /ZFO-1/ (Ur. l. RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO, 71/17, 21/18 – popr. in 80/20 – ZIUOOPE), **Zakon o gospodarskih javnih službah /ZGJS/ (Ur. l. RS, št. 32/1993, 30/1998, 127/2006, 57/2011), **Zakon o cestah /ZCes-1/ (Ur. l. RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18), **Zakon o varnosti cestnega prometa /ZVCP-1/ (Ur. l. RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz, 39/11 – ZJZ-E, 75/17 – ZMV-1 in 10/18 – ZCes-1C), **Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06 in 27/16) in ostali predpisi navedeni v dokumentu.**********

PREDLAGATELJ:

dr. Matija Tasič, župan in občinska uprava

PRIPRAVLJAVCI:

Inštitut IRIS Maribor

Vodja projektne skupine:

dr. Žan Jan Oplotnik, univ. dipl. ekon.

September – 2020



Kazalo vsebine

1	UVODNA POJASNILA	6
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJO.....	7
	2.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU.....	7
	2.2. NAVEDBA NAMERE IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJO	8
	2.3. ANALIZA STANJA IN PRIKAZ IZBRANIH INVESTICIJSKIH PRIORITET	9
	2.4. ZAKONSKE PODLAGE.....	11
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI	13
	STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	13
	3.1. RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI INVESTICIJE	13
	3.2. USKLAJENOST INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	14
4	PREDSTAVITEV INVESTICIJSKIH VARIANT	16
	4.1. VARIANTA »BREZ« INVESTICIJE	16
	4.2. VARIANTA »Z« INVESTICIJO.....	17
	4.2.1. Podvarianta »z« investicijo – investicijo izvede in upravlja občina (A)	18
	4.2.2. Podvarianta »z« investicijo – investicijo izvede in upravlja zasebni partner (B).....	19
	4.3. IZBOR VARIANTE Z OCENO IN MERILI ZA IZBOR.....	20
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	23
	5.1. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	23
	5.1.1. Odsek LC 257 031, cesta Mežica – Lom – Lokovica.....	23
	5.1.2. Odsek LC 350 273, Leše – Hermonk – Mežica	24
	5.1.3. Odsek LC 350 281, Prevalje – Stražišče – Brinjeva gora – Kovač – Ocvirk	25
	5.1.4. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Pečar – Gornik	26
	5.1.5. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl	28
	5.1.6. Odsek JP 851 621, cesta Prevalje – Klemen – Rožič	29
	5.1.7. Odsek JP 851 631, cesta Godec – Gornikov križ	30
	5.1.8. Odsek JP 851 871, cesta Pečnik – Šentanel	31
	5.1.9. Odsek JP 851 931, cesta na Zagrad	32
	5.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	33
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE	36
	6.1. PODLAGE ZA PRIPRAVO DIIP IN PREDHODNA DOKUMENTACIJA.....	36
	6.2. OPIS LOKACIJE INVESTICIJE	36
	6.3. TERMINSKI PLAN IZVEDBE INVESTICIJE.....	36
	6.4. KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA	37
	6.5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI IN ZAPOSLENIH	37
	6.6. ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE IN OKOLJSKA UČINKOVITOST	38
7	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI (CBA) – FINANČNA ANALIZA	40
	7.1. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI – CBA FINANČNA ANALIZA ZA VARIANTO A.....	41
	7.2. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI – CBA FINANČNA ANALIZA ZA VARIANTO B	43
	7.3. PRIMERJAVA REZULTATOV FINANČNE ANALIZE VARIANT A IN B.....	44
8	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI (CBA) – EKONOMSKA ANALIZA.....	45



8.1.	METODOLOGIJA IN OSTALA IZHODIŠČA EKONOMSKE CBA ANALIZE IN IZRAČUNA KAZALNIKOV.....	46
8.2.	KORISTI IZ NASLOVA IZBOLJŠANE PROMETNE VARNOSTI (KRAJŠE PV).....	47
8.3.	KORISTI IZ NASLOVA POZITIVNIH VPLIVOV NA GOSPODARSKO AKTIVNOST (KRAJŠE MP).....	48
8.4.	OSTALE KORISTI ZA UPORABNIKE PROMETNE INFRASTRUKTURE (KRAJŠE OK).....	49
8.5.	EKONOMSKA ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI S KAZALNIKI – PODVARIANTA A	50
8.6.	EKONOMSKA ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI S KAZALNIKI – PODVARIANTA B	52
8.7.	PRIMERJAVA REZULTATOV EKONOMSKE ANALIZE MED VARIANTO A IN VARIANTO B	53
9	TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IZVEDBE INVESTICIJE.....	54
9.1	KVALITATIVNA PRESOJA TVEGANJ PROJEKTA.....	54
9.2	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI KRITIČNIH SPREMENLJIVK PROJEKTA.....	56
10	SKLEPNE UGOTOVITVE S PREDLOGOM SMISELNOSTI IZVEDBE INVESTICIJE IN VARIANT 57	
11	PRILOGA - KRATEK PRIKAZ TEORETIČNIH IZHODIŠČ	59
12	VIRI IN LITERATURA.....	66



Seznam tabel

- Tabela 1a: Vrednotenje variant glede na izpolnjevanje ciljev investicijske namere
Tabela 1b: Vrednotenje variant glede na vsebinske razlike izvedbe investicijske namere
Tabela 2: Ocena investicijskih stroškov v stalnih cenah, v EUR - celotna
Tabela 3: Ocena stroškov v tekočih cenah, v EUR - glede na predvideno dinamiko
Tabela 4: Ocena investicijskih stroškov v stalnih cenah, v EUR - struktura po odsekih
Tabela 5: Terminski plan izvedbe projekta in prikaz aktivnosti
Tabela 6: Finančni tok projekta - podvarianta A in diskontirani saldo projekta (DCF)
Tabela 7: Kazalniki finančne učinkovitosti projekta – podvarianta A
Tabela 8: Finančni tok projekta - podvarianta B in diskontirani saldo projekta (DCF)
Tabela 9: Kazalniki finančne učinkovitosti projekta – podvarianta B
Tabele 10: Ocena javnih koristi iz naslova izboljšane prometne varnosti
Tabela 11: Ocena javnih koristi iz naslova povečane gospodarske aktivnosti (multiplikator)
Tabela 12: Ostale koristi za uporabnike obnovljene prometne infrastrukture – ocena
Tabela 13: Ekonomske koristi in stroški podvariante A, v obdobju med 2021 – 2045 v €
Tabela 14: Kazalniki ekonomske učinkovitosti projekta – podvarianta A
Tabela 15: Ekonomske koristi in stroški podvarainte B v obdobju med 2021 – 2045 v €
Tabela 16: Kazalniki ekonomske učinkovitosti projekta – podvarianta B
Tabela 17: Analiza in ocena tveganj na projektu - primerjava podvariant A in B
Tabela 18: Analiza in ocena občutljivosti ekonomske učinkovitosti projekta – primerjava
Tabela 19: Oblike sodelovanja med javnim in zasebnim sektorjem – concept JZP

Seznam slik

- Slika 1: Makrolokacija izbranih investicijskih prioritet v Občini Prevalje
Slika 2: Lokacija odseka LC 257 031, cesta Mežica – Lom – Lokovica
Slika 3: Lokacija odseka LC 350 273, Leše – Hermonk – Mežica
Slika 4: Lokacija odseka LC 350 281, Prevalje – Stražišče – Brinjeva gora – Kovač – Ocvirk
Slika 5: Lokacija odseka LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Pečar – Gornik
Slika 6: Lokacija odseka LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl
Slika 7: Lokacija odseka JP 851 621, cesta Prevalje – Klemen – Rožič
Slika 8: Lokacija odseka JP 851 631, cesta Goddec – Gornikov križ
Slika 9: Lokacija odseka JP 851 871, cesta Pečnik – Šentanel
Slika 10: Lokacija odseka JP 851 931, cesta na Zagrad



1 UVODNA POJASNILA

1.1. Predstavitev investitorja in upravljalca

Podatki o investitorju:	Občina Prevalje Trg 2a 2391 Prevalje - SI
Odgovorna oseba:	Dr. Matija Tasič, župan in občinska uprava
Kontaktne podatki:	Telefon: +386 (02) 824 61 00 E-pošta: obcina@prevalje.si Spletna stran: http://www.prevalje.si Matična številka: 1357719000 ID za DDV: SI28520513

1.2. Predstavitev izdelovalca dokumenta

Podatki o izdelovalcu:	Inštitut IRIS maribor Gospodarska cesta 52 2000 Maribor - SI
Odgovorna oseba:	Dr. Žan Jan Oplotnik, direktor
Kontaktne podatki:	Telefon: +386 (0) 40 24 78 86 E-pošta: zoplotnik@gmail.com Matična številka: 2266903 ID za DDV: SI16671384

1.3. Podatki o strokovni službi odgovorni za investicijo

Podatki o strokovni službi:	Oddelek za komunalno cestno gospodarstvo
Odgovorna oseba:	Janja Sekavčnik
Kontaktne podatki:	Telefon: +386 (02) 824 61 17 E-pošta: janja.sekavcnik@prevalje.si



2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJO

2.1. Osnovni podatki o investitorju

Občina Prevalje je bila ustanovljena v letu 1999 in je del koroške statistične regije. Meri 58 km² in se po površini uvršča na 119. mesto med slovenskimi občinami. Sredi leta 2018 je imela občina približno 6.830 prebivalcev. Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 77. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 118 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (102 prebivalca na km²). Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno slabo desetino nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 7%.

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 114 km občinskih kategoriziranih cest in 85,2 km gozdnih cest. Skozi občino teče cca 6km glavne ceste II. reda Holmec – Poljana - Ravne - Dravograd. 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 in podjetju KOCEROD d.o.o., upravljanje s stanovanjskim fondom pa Stanovanjskemu podjetju d.o.o. Ravne na Koroškem. Občina zagotavlja osnovno vzgojo in izobraževanje v Osnovni šoli Franja Goloba Prevalje s podružnicami Holmec, Leše, Šentanel, predšolsko varstvo in vzgojo pa v vrtcu Prevalje (Vrtec Krojaček Hlaček in Vrtec Leše). Osnovno zdravstvo izvaja Zdravstveni dom Ravne na Koroškem, Zdravstvena postaja Prevalje. Zagotovljene so preskrbovalne, bančne, poštna in druge osebne storitve, prav tako pa so Prevalje že od nekdaj kraj živahnega družabnega in kulturnega dogajanja. Položaj in grb občine Prevalje sta predstavljena spodaj:





2.2. Navedba namere in razlogov za investicijo

Občina Prevalje namerava izboljšati obstoječe stanje mreže lokalnih cest in javnih poti tako, da bo izvedla projekt rekonstrukcije in modernizacije devetih odsekov cest v občini v skupni dolžini 24.402 m, pri čemer je pet odsekov v dolžini 12.859 m kategoriziranih kot lokalne ceste (LC), štiri odseki v skupni dolžini 11.543 m pa so kategorizirani kot javne poti (JP). Skupna dolžina kategoriziranih cest v občini sicer znaša 113.861 km, pri čemer je kategoriziranih lokalnih cest (LC) za 56.042 m, zbirnih krajevnih cest (LZ) za 2.281 m, javnih poti (JP) za 54.100 m in javnih poti za kolesarje (KJ) za 1.438 m.

Razlog za investicijo je dotrajanost in nestabilnost cestišča na izbranih odsekih, tudi njihova poddimenzioniranost in/ali neprimernost, kar vse ogroža varno odvijanje prometa, zmanjšuje povezljivost in mobilnost ter povečuje stroške uporabe za uporabnike, stroške vzdrževanja za upravitelja ter eksterne stroške okolja.

Z izvedbo investicijske namere se bo zagotovilo izboljšanje stanja obstoječe cestne mreže in spremljevalnih objektov, ki je po oceni stroke na določenih odsekih dotrajana in/ali neustrezna, s čemer se bodo izboljšale njihove prometne, tehnične in varnostne lastnosti ter ohranjal urejen videz občinskih cest in javnih poti s pozitivnimi vplivi na zaščito okolja in varnost v cestnem prometu. Rekonstrukcija in modernizacija izbranih odsekov na občinski cestni mreži bo v nadaljevanju omogočila nižje stroške njihovega vzdrževanja, boljše medkrajevne povezave, izboljšala kakovost življenja prebivalcev v občini ter njihovo lažjo in bolj enakopravno mobilnost. Poleg navedenega bo investicija povečala privlačnost kraja za turiste ter obiskovalce, pripomogla k ohranjanju enakomerne in uravnotežene poseljenosti območja ter povečala možnosti in potenciale za gospodarski in družbeni razvoj območja, ki se po ocenah tudi sicer šteje za manj privilegiranega v primerjavi z drugimi območji Slovenije, ki ležijo ob glavnih in urejenih (avto) cestnih povezavah. Nenazadnje bo rekonstrukcija in modernizacija izbranih odsekov na obstoječi mreži v občini pripomogla tudi k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje preko boljše pretočnosti prometa, posledično manjših zastojev, manjših izpustov v okolje, z manj možnosti za neljube dogodke oz. nesreče, ki imajo za posledico tudi obremenitev okolja in krajine.

Identifikacija investicijske namere v tem dokumentu je povezana tudi z namero, da občina podeli koncesijo za opravljanje obvezne gospodarske javne službe (v nadaljevanju GJS) rednega vzdrževanja lokalnih cest, javnih poti in pripadajočih prometnih površin na območju Občine Prevalje (RV), prihodnjega koncesionarja pa obveže še za izvedbo investicije v obnovo izbranih odsekov cest v začetnem obdobju trajanja koncesijskega razmerja (predvidoma v prvih dveh letih). **Prednost takšnega načina izvajanja GJS in investicije občina vidi v finančnih, kadrovskih, strokovnih in organizacijskih potencialih, ki jih ima za to usposobljeni zasebni partner, občina pa se tako razbremeni bistvenih tveganj, ki izhajajo iz izvajanja GJS in investicijskega projekta (predvsem finančnih, operativnih oz. tveganj pri izvedbi ter tveganj v povezavi z upravljanjem projekta in GJS).** Ker je namera vzpostaviti koncesijsko razmerje se tako pričakuje tudi, da zasebni partner prevzame večino zaznanih tveganj, v zameno pa pridobi pravico do ustreznega nadomestila oz. se ustrezno poplača skozi prejeta dogovorjena letna plačila t.i. negativne koncesnine.



Glede na izraženo investicijsko namero, ugotovljeno potrebo po obnovi dela cestne mreže in glede na namero občine Prevalje, da se izvajanje obvezne GJS rednega vzdrževanja lokalnih cest, javnih poti in drugih pripadajočih površin na območju občine zaupa zasebnemu partnerju kot to dopušča in omogoča 6. oz. 7. čl. Zakona o gospodarskih javnih službah (Ur. l. RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGJS40), **je v nadaljevanju dokumenta pripravljeno in ovrednoteno več variant z namenom ugotavljanja smiselnosti ter optimalnih možnosti doseganja namena in ciljev izražene investicijske namere, pri čemer ena izmed (pod)variant vključuje tudi možnost koncesijske izvedbe investicijske namere in realizacijo njenih ciljev.**

2.3. Analiza stanja in prikaz izbranih investicijskih prioritet

Investicija, ki jo obravnava ta dokument je sestavljena iz 9-ih izbranih odsekov celotne mreže cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Prevalje v skupni dolžini 24,4 km. Odseki so bili s strani občinskih strokovnih služb ter strokovnjakov s področja cestno-prometne stroke določeni kot prioritetni, ker gre v večini primerov za odseke, ki:

- so bodisi dotrajani oz. v slabem stanju, vozišča so pomešana z zemeljno in/ali glineno podlago, nekatera so tudi tehnično neustrezna in/ali poddimenzionirana, z neustreznimi prečnimi nagibi, poddimenzioniranimi ali manjkajočimi prepusti, zaznana je prisotnost udarnih jam in nestabilnost določenih delov cestišča,
- zato potrebujejo nadgradnjo v smislu uskladitve z normativi in širitev, v smislu ureditve spremljevalnih objektov in površin, v smislu sanacije poškodb in ureditve sistema odvodnjavanja ter izvedbe navezav na nove ali obstoječe priključke,
- so obstoječe dimenzije, širine 3 m z bankinami od 0.00-0.75 m in se bo z izvedbo rekonstrukcije cestišče razširilo na širino 3.50 m z asfaltiranjem vozišča vključno z vgradnjo asfaltne podvozne mulde, ki bo zajemala in odvajala meteorne vode,
- so navezovalni odseki, ki so pomembni za medsebojno povezavo naselij v občini, potekajo skozi hribovit teren na deželi, ki prehaja iz gozda v travniške površine in je tako nujna ureditev navezav na obstoječe priključke.

Ker gre v primeru izbranih odsekov, ki so predvideni za rekonstrukcijo in modernizacijo, za del enovite lokalne cestne mreže oziroma medsebojno povezano in nedeljivo celoto lokalne javne infrastrukture po kateri se odvija lokalni promet, investicijski projekt obravnavamo kot eno investicijo, ki bo po svoji aktivaciji tudi funkcionirala kot ena celota in bo del enovitega izvajanja GJS rednega vzdrževanja občinskih cest v občini.

Glede na to so investicije v posamezne odseke obravnavane v skupnem dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP). Slednje je skladno s 4. členom Uredbe o notni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), ki pravi: »...če gre za več podobnih investicij ali druge smiselno povezane posamične ukrepe manjših vrednosti oziroma aktivnosti, ki so po vsebini, zasnovi in obsegu zaključena celota, se jih lahko združi v program (načrt investicijskega vzdrževanja), za katerega veljajo isti postopki in merila kot za posamičen investicijski projekt.«.

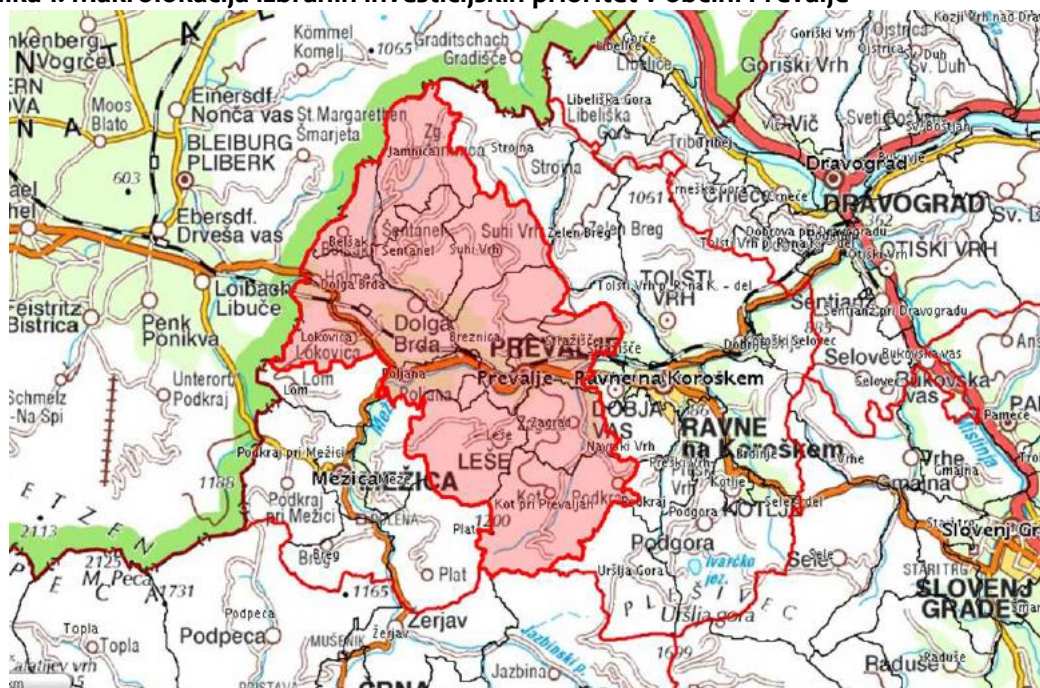


Investicijo obnov izbranih odsekov sestavljajo:

1. Odsek LC 257 031, cesta Mežica – Lom – Lokovica, v skupni dolžini 2.272 m,
2. Odsek LC 350 273, Leše – Hermonk – Mežica, v skupni dolžini 1.592 m,
3. Odsek LC 350 281, Prevalje – Stražišče – Brinjeva gora – Kovač – Ocvirk, v skupni dolžini 4.330 m,
4. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Pečar – Gornik, v skupni dolžini 3.265 m,
5. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl, v skupni dolžini 1.400 m
6. Odsek JP 851 621, cesta Prevalje – Klemen – Rožič, v skupni dolžini 1.877 m,
7. Odsek JP 851 631, cesta Godec – Gornikov križ, v skupni dolžini 4.995 m,
8. Odsek JP 851 871, cesta Pečnik – Šentanel, v skupni dolžini 2.921 m,
9. Odsek JP 851 931, cesta na Zagrad, v skupni dolžini 1.750 m.

Iz navedenega je mogoče razbrati, da investicija skupaj obsega rekonstrukcije, nadgradnje in modernizacije petih (5) odsekov obstoječih lokalnih cest (LC) in štirih odsekov obstoječih javnih poti (JP) v skupni dolžini 24.402 m, od tega na 12.859 m odsekih lokalnih cest in 11.543 m na odsekih, ki po kategorizaciji sodijo med javne poti. Z investicijo se namerava tako obnoviti oz. rekonstruirati 21,91% obstoječe mreže lokalnih cest (LC) in 20,83% obstoječe mreže javnih poti (JP). Skupaj se z realizacijo investicije obnovi oz. rekonstruira 21,39% celotne mreže cest v Občini Prevalje.

Slika 1: Makrolokacija izbranih investicijskih prioritiet v občini Prevalje



Vir: Geopedia (2020)



2.4. Zakonske podlage

Zakon o lokalni samoupravi v svojem 21. in 23. členu določa, da občina samostojno opravlja zadeve javnega pomena. Med nalogami, ki jih opravlja za zadovoljevanje potreb svojih občanov je tudi gradnja, vzdrževanje in urejanje lokalnih cest ter občinskih cest. Občinske ceste so namenjene povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah, naselij ali delov naselij v občini med seboj in pomembne za navezovanje prometa na ceste enake ali višje kategorije. Podrobneje so naloge in pristojnosti občine v zvezi z gradnjo, vzdrževanjem, modernizacijo in varstvom občinskih cest opredeljene tudi v:

- Statut Občine Prevalje (UGSO, št. 70/15),
- Odloku o občinskih cestah v Občini Prevalje (UGSO, št. 30/12),
- Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Občini Prevalje (UGSO, št. 28/08) in Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o kategorizaciji občinskih cest v Občini Prevalje, (UGSO, št. 27/16, 4/20, 31/20).

Temeljna pravila pri gradnji, vzdrževanju, obnavljanju in varstvu javnih cest, pri opredelitvi statusa ter kategorizacije javnih cest ter pravila pri ocenjevanju in izvajanju investicijskih projektov v okviru javnih financ so določena v mnogih zakonih in podzakonskih aktih, pri čemer menimo, da so za namen te investicije pomembni predvsem naslednji:

- Zakon o cestah /ZCes-1/ (Ur. l. RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) in Zakon o varnosti cestnega prometa /ZVCP-1/ (Ur. l. RS, št. 56/08 – UPB, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz, 39/11 – ZJZ-E, 75/17 – ZMV-1 in 10/18 – ZCes-1C),
- Zakon o javnih finančah /ZJF/ (Ur. l. RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617 in 13/18),
- Zakon o lokalni samoupravi (Ur. l. RS, št. 94/07 – UPB, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE),
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016),
- Zakon o financiranju občin (Ur. l. RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO, 71/17, 21/18 – popr. in 80/20 – ZIUOOPE)
- Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva (Ur. l. RS, št. 32/07),
- Gradbeni zakon (Ur. l. RS, št. 61/17, 72/17, 65/20),
- Pravilnik za izvedbo inv. vzdr. del v javno korist na javnih cestah (Ur. l. RS, št. 7/12),
- Pravilnik o načinu označevanja javnih cest (Ur. l. RS, št. 49/97, 2/04 in 109/10 – ZCes-1),
- Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS, št. 49/97, 113/09 in 109/10 – ZCes-1),
- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/ (Ur. l. RS, št. 127/06),
- Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah /ZKNP/ (Ur. l. RS, št. 9/19),
- Zakon o gospodarskih javnih službah /ZGJS/ (Ur. l. RS, št. 32/93, 30/98 – ZLPPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGJS40),
- Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur. l. RS, št. 38/16).

Dokument identifikacije investicijskega projekta - Obnova izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v okviru koncesijskega izvajanja javne službe rednega in investicijskega vzdrževanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Prevalje



Občinske ceste, v katere spadajo tudi lokalne ceste in javne poti, se zato morajo redno vzdrževati, obnavljati in po potrebi tudi modernizirati z vidika upoštevanja gospodarnosti vzdrževanja in na njih varnega odvijanja prometa.



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

3.1. Razvojne možnosti in cilji investicije

Namen investicije

Glavni namen investicije je modernizacija, nadgradnja, rekonstrukcija in obnova izbranih odsekov v okviru mreže lokalnih cest in javnih poti ter spremljevalnih površin in objektov na območju Občine Prevalje z namenom izboljšanja prometne infrastrukturne ureditve, povezanosti naselij v občini in med občinami ter izboljšanje prometne varnosti za prebivalce in obiskovalce na območju Občine Prevalje.

Cilji investicije in način doseganja zadanih ciljev

- Izboljšanje stanja in modernizacija mreže lokalnih cest in javnih poti,
- Izboljšati povezanost naselij v občini in povezanost občine z ostalimi občinami
- Uravnovežiti prometno ponudbo, izboljšati mobilnost občanov in omogočiti enakopravno dostopnost ter povezanost vseh prebivalcev in obiskovalcev občine
- Prispevati k prometni varnosti in izboljšanju kakovosti življenja v občini
- Prispevati k boljšim pogojem za gospodarsko in družbeno aktivnost v občini
- Znižati stroške vzdrževanja in upravljanja s cestnim omrežjem in površinami
- Prispevati k večji konkurenčnosti ekonomskih subjektov v občini in razvoju
- Prispevati k ohranjanju enakomerne poselitve v občini
- Razbremenitev in zmanjšanje negativnih vplivov na okolje

Navedeni cilji investicije bodo doseženi s predvidenimi posegi v obstoječo mrežo lokalnih cest, javnih poti in spremljajočih objektov na način, da bo izvajalec investicijskih del v okvirnem roku dveh let oz. 24 mesecev, s predvidenim pričetkom del v sredini leta 2021, izvedel vse rekonstrukcije kot jih predvideva tehnična dokumentacija za javni razpis rekonstrukcije izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v občini Prevalje, ki jo je izdelalo podjetje *Blan d.o.o.*, odgovorni projektant dr. Andrej Blažič, univ.dipl.inž.rud in geo. ter tehnična dokumentacija podjetja *Nig d.o.o.*, odgovorni projektant Samo Pikel, univ.dipl.inž.gradb. za odsek LC 350 381, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl¹. Bistvene elemente tehnične dokumentacije povzema tudi ta dokument, celotna tehnična dokumentacija pa predstavlja strokovno podlago za izvedbo javnega razpisa ter oblikovanje ostale investicijske dokumentacije (investicijski program, ipd).

Tehnična dokumentacija zajema:

- Splošni in tehnični del z opisom geoloških razmer in geomehanskih raziskav,
- Tehnične podatke o izbranih odsekih,
- Opis projektnih rešitev – rekonstrukcij,
- Zaključek s prilogami.

¹ Tehnična dokumentacija za projekt na nivoju PZR, 8x za izbrane odseke LC in JP, izdelovalec: *Blan d.o.o., Velenje (julij, 2020)* in 1x PZI podjetja *Nig d.o.o., Slovenj Gradec za odsek LC 350 381, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl (marec, 2019)*.



3.2. Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Načrtovana investicija mora biti po svoji naravi usklajena z sprejetimi in veljavnimi ali načrtovanimi razvojnimi dokumenti, strategijami ter politikami. Pregled obstoječih razvojnih dokumentov in politik pokaže, da se nahajamo v obdobju, ko se izteka veljavnost večine dosedanjih razvojnih dokumentov, v veljavo pa stopajo novi dokumenti in razvojni programi ter politike. Tako se je npr. iztekel dosednji strateški razvojni program razvoja Slovenije, v veljavo pa je stopila nova *Strategija razvoja Slovenije 2030* (kratko: SRS)², ki predstavlja krovno nacionalno razvojno strategijo Slovenije in posledično vseh njenih delov, tudi lokalne samouprave in občin, vse do leta 2030. V nadaljevanju kratko naštevamo temeljne razvojne dokumente, ki obravnavajo področje investicije kot eno izmed prioritet, bodisi neposredno ali posredno, in jo zato lahko štejejo kot usklajeno z veljavnimi oziroma prihodnjimi razvojnimi strategijami in politikami:

- **Strategija razvoja Slovenije 2030 (Vlada RS, 159 redna seja, 2017)**, opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije skozi več razvojnih prioritet z akcijskimi načrti. Njen osrednji cilj je uravnotežen gospodarski, družbeni in okoljski razvoj, ki ga uresničuje preko 12 temeljnih ciljev v okviru katerih najdemo tudi povezavo z načrtovano investicijo, in sicer v okviru Cilja 1: *Zdravo in aktivno življenje*, kjer navaja urejenost komunikacijskih in prometnih struktur, v okviru Cilja 3: *Dostojno življenje za vse*, kjer navaja prometno povezanost kot funkcijo kakovosti bivalnega okolja, v okviru Cilja 5: *Gospodarska stabilnost*, kjer kot dejavnik funkcionalnih regij kot razvojnih in gospodarskih celot navaja prometno povezanost ter dobre povezave med mesti kot razvojnimi poli, v okviru Cilja 8: *Nizkoogljično krožno gospodarstvo*, kjer posredno pomembno vlogo pri doseganju cilja igra tudi ustrezna prometna infrastruktura, v okviru Cilja 11: *Varna in globalno odgovorna Slovenija*, kjer se poudarek med ostalim podaja na oblikovanje ukrepov za vzdrževanje varnosti v cestnem prometu, posredno pa pomembnost investicij v izboljšanje prometne infrastrukture najdemo tudi v ostalih delih SRS 2030.
- **Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2021-2027 (RRA Koroška d.o.o., www.rra-koroska.si)**, ki predstavlja regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo za čas trajanja investicije in nadomešča iztekajoči dokument razvoja za programsko obdobje 2014-2020. V njem najdemo več posrednih ali neposrednih povezav na načrtovano investicijo, kot npr. v poglavju *Dostopnost in mobilnost*, kot potencial regije katere del je tudi občina Prevalje, v poglavju *SWOT analize*, kjer se kot ena izmed slabosti omenja tudi slaba prometna povezanost v regiji, pa v poglavju o *Razvojnih izzivih Koroške regije* ter v ključnem poglavju *Razvojne prioritete regije in opis ukrepov*, kjer cestno infrastrukturo in njeno pomembnost za regijo in občino zasledimo skoraj v vseh navedenih ukrepih.

² Strategija razvoja Slovenije 2030, Vlada Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, 2017, dostopno na <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/izvajanje-strategije-razvoja-slovenije-2030/>



- **Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050** (osnutek Vlada RS 2020, <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/strategija-prostorskega-razvoja-slovenije/>), ki predstavlja temeljni prostorski strateški akt RS, ki v povezavi z drugimi dokumenti in zakonodajo ter akti, določa dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Tudi v tem dokumentu najdemo posredne ali neposredne povezave na načrtovano investicijo občine Prevalje, kot investicijo, ki sledi strateškim dokumentom Vlade RS ter spremljajočim politikam.
- **Operativni program Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020**, se počasi izteka, v pripravi pa je program izvajanja prioritet kohezijske politike za obdobje 2021-2027. Čeprav se v prihodnje težišče financiranja spreminja, lahko v osnutkih in glavnih značilnostih novega okvira kohezijske politike (dostopno tudi na https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/budget-may2018-new-framework-glance_sl.pdf), najdemo pet ciljev, ki bodo gonilna sila naložb EU v obdobju 2021-2027. Med njimi v okviru cilja – Bolj povezana Evropa, najdemo pojem strateških prometnih omrežij za katero menimo, da ustreza predvideni investiciji občine.
- **Načrt razvojnih programov Občine Prevalje 2020-2023** je poleg navedenih zadnji dokument s katerim se mora uskladiti tudi načrtovana investicija v obnovo izbranih odsekov cestnega omrežja. Pregled trenutnega NRP pokaže na planirano porabo v okviru poglavja PROMET, PROMETNA INFRASTRUKTURA IN KOMUNIKACIJE - 1302 Cestni promet in infrastruktura, 13029002 Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest dokument, pri čemer predlagamo, da se za naslednje NRP-je sredstva razporedijo tako, da se predvidi koncesijsko izvajanje rednega vzdrževanja, skupaj z nadomestilom koncesionarju za razpoložljivost, ki bo zajemalo tudi financiranje investicije v obnove izbranih odsekov cest. Po konceptu koncesijskega vzdrževanja in obnov se plačilo za koncesionarske storitve enakomerno porazdeli preko celotnega koncesijskega obdobja. Primerno nadomestilo koncesionarju bo izračunano v nadaljnjih fazah postopka podelitve koncesije oziroma načrtovanja investicije v obnove izbranih odsekov cest.

Glede na navedeno menimo, da je investicija obnov izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v občini Prevalje, ki je načrtovana za prihodnje obdobje, usklajena z državnimi, regionalnimi in občinskimi strateškimi razvojnimi prioritetami, cilji, strategijami in politikami ter zasleduje in uresničuje javni interes.



4 PREDSTAVITEV INVESTICIJSKIH VARIANT

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/06, 54/10, 27/16), se v okviru metodoloških osnov smiselno predstavi in ovrednoti različne variante načrtovane investicije. Variante se lahko medsebojno razlikujejo glede na lokacijo, tehnično-tehnološke rešitve, obsegu, virih in načinih financiranja, rokov in dinamiki izvedbe, ipd. V primeru, da je kot investicija načrtovana zgolj ena varianta, se lahko v skladu z drugo alinejo drugega odstavka 5. člena Uredbe, pričakovani učinki za projekt predstavijo kot primerjava stroškov in koristi v pogojih »z« investicijo, kjer se upošteva izvedba obravnavane variante, v primerjavi s pogoji kjer se investicije ne predvideva, torej scenarij »brez« investicije (ni spremembe »obstoječega stanja«). Glede na navedeno v nadaljevanju predstavljamo varianto »brez« investicije in varianto »z« investicijo, saj se kot investicija v obnove izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v Občini Prevalje predvideva zgolj tehnične rešitve kot sta jih pripravila izdelovalca tehnične dokumentacije³. **V okviru variante »z« investicijo v nadaljevanju predstavljamo še dve podvarianti, in sicer varianto kjer investicijo izvede in upravlja občina ter varianto, kjer občina preda investicijo v izvedbo in upravljanje zasebnemu partnerju po sistemu JZP (predvidoma v okviru BOT).**

4.1. Varianta »brez« investicije

Varianta »brez« investicije je varianta, ki ne predvideva nikakršnih posegov v obstoječe cestno omrežje in ohranja obstoječe stanje. Slednje pomeni, da se cilji iz predhodnih točk tega dokumenta ne morejo doseči, prav tako pa se ne izboljšujejo pogoji življenja in obstoječa prometna infrastruktura v občini. Promet se bo tako še naprej odvijal po cestnem omrežju lokalnih cest in javnih poti, ki so po mnenju stroke dotrajani, neustrezno dimenzionirani in pomanjkljivo opremljeni za varno in nemoteno odvijanje prometa. Glede na to, da so na mnogih odsekih cestne mreže dimenzije ceste 3 m in se s to varianto stanje ne izboljšuje, se postavlja vprašanje prometne varnosti, prav tako so neustrezno urejeni odtoki odpadnih padavinskih voda, kar pomeni tudi dodatno nepotrebno obremenjevanje okolja. Varianta »brez« investicije tako ni skladna z razvojnimi strategijami in politikami na področju prometne infrastrukture, posledica pa so neizkoriščeni potenciali, slabša in neustrezna povezanost naselij znotraj občine in med občinami ter obremenjujoči vpliv na okolje. Poleg tega varianta »brez« investicije ne rešuje problematike enakopravnega in ustreznega dostopa vseh prebivalcev do drugih naselij, potencialno zmanjšuje prihodnjo enakomerno poseljenost območja in povečuje čas potovanja ter privlačnost mobilnosti občanov in obiskovalcev. Ker obnova izbranih odsekov predvideva tudi preplastitve oz. asfaltiranje dotrajanih ali makedamskih odsekov, izbira variante »brez« investicije pomeni tudi višje stroške vzdrževanja obstoječe cestne mreže, saj se slabša voziščna konstrukcija pozna tudi pri slabšem odzivu na vremenske in prometne vplive, kar posledično pomeni tudi višje stroške vzdrževalnih del v letnem in zimskem obdobju. Glede na navedeno lahko zaključimo, da izbira variante »brez« investicije, z vsebinskega vidika, ni ustrezna izbira in ne rešuje problemov prebivalcev in obiskovalcev občine.

³ Tehnična dokumentacija za projekt na nivoju PZR, 8x za izbrane odseke LC in JP, izdelovalec: Blan d.o.o., Velenje (julij, 2020) in 1x PZI podjetja Nig d.o.o., Slovenj Gradec za odsek LC 350 381, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl (marec, 2019).



4.2. Varianta »z« investicijo

Varianta »z« investicijo je varianta, ki predvideva odpravo nekaterih ključnih pomanjkljivosti, neustreznosti in ozkih grl pri odvijanju varnega in okoljsko sprejemljivega cestnega potniškega in tovornega prometa. Prav tako varianta »z« investicijo zagotavlja nekatere javne koristi, ki jih brez investicije ne zaznamo (npr. boljša povezljivost naselij, enakopravnejša prometna ponudba za občane, večja gospodarska aktivnost v občini in njeni multiplikativni učinki v času investicije, optimizacija stroškov vzdrževanja in upravljanja, itd.). V osnovi gre v primeru variante »z« investicijo za rekonstrukcijo izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v Občini Prevalje v skupni dolžini 24,4 km. Večina izbranih odsekov je v slabem stanju, dotrajana, neprimerne dimenzije - širine 3,00 m z bankinami od 0,00 do 0,75 m, vozišče je pomešano z zemljinjo in ponekod tudi z zaglinjeno podlago, prisotne so udarne jame, način odvodnjavanja je neustrezen, razmere na določenih delih cestišča pa so nestabilne, kar ne zagotavlja optimalne varnosti in preglednosti za uporabnike. Z predvidenimi idejnimi rešitvami se bo z rekonstrukcijami širina vseh odsekov povečala na obseg 3,50 m, prav tako pa bodo ustrezno utrjene in izboljšane bankine ter brežine cestišča. Poleg navedenega se bo izvedlo asfaltiranje vozišč z vgradnjo povoznih muld, ki bodo zajemale meteorne vode iz cestišča ter jih odvajale na primeren način. Obnovili in podaljšali se bodo tudi požiralniki in prepusti ter na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki. Izvedeni bodo še ukrepi za ustrezne navezave na obstoječe ali nove priključke tako, da bodo ustrezali cestišču in terenu.

Investicija v grobem predvideva naslednje tri posege oziroma ukrepe na izbranih odsekih lokalnih cest in javnih poti⁴:

- Rekonstrukcija vozišč
- Ureditev odvodnjavanja
- Izvedba ustreznih navezav na obstoječe priključke

Z navedeno varianto se bodo tako dosegli cilji in namere iz predhodnih točk tega dokumenta, prav tako pa je varianta usklajena z razvojnimi strategijami, cilji in politikami tako na nacionalni kot lokalni ravni kot navedeno v predhodnih poglavjih besedila.

V okviru analize variant smo se v prvi vrsti osredotočili na vsebinsko izbiro variant, to je varianto, ki zasleduje scenarij »brez sprememb« oz. ohranitev obstoječega stanja in scenarij »s spremembo« oz. izvedba investicijsko vzdrževalnih del na cestnem omrežju. V nadaljevanju pa predstavljamo še dve podvarianti, in sicer **podvarianto kjer investicijo v celoti izvede in z njo upravlja občina in podvarianto, kjer investicijo v celoti izvede in z njo upravlja zasebni partner (koncesionar)**, ki ga občina izbere na javnem razpisu ter mu v izvedbo in upravljanje preda investicijo v izbrane odseke lokalnih cest in javnih poti s podelitvijo izključne in posebne pravice za opravljanje GJS rednega vzdrževanja lokalnih cest in javnih poti v občini. Gre za obliko posebne oblike pogodbenega javno-zasebnega partnerstva (JZP) kot ga določa Zakon o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/ (Ur.l. RS, št. 127/2006) in Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah /ZNKP/ (Ur.l.RS, št. 9/19).

⁴ Povzeto po tehnični dokumentaciji za projekt, PZR, 8x za izbrane odseke LC in JP, izdelovalec: Blan d.o.o., Velenje (julij, 2020) in 1x PZI podjetja Nig d.o.o., Slovenj Gradec za odsek LC 350 381, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl (marec, 2019).



4.2.1. Podvarianta »z« investicijo – investicijo izvede in upravlja občina (A)

V okviru te variante, investicijo izvede občina samostojno oziroma preko izbranega izvajalca, zanjo tudi zagotovi ustrezno financiranje in jo po aktivaciji prevzame v upravljanje oziroma jo vključi v okvir izvajanja GJS rednega vzdrževanja občinskih cest kot del celote. **V tem primeru vsi stroški financiranja, vzdrževanja in upravljanja ter tveganja izhajajoča iz financiranja, upravljanja in druga operativna tveganja, ostanejo na občini.** Občina sredstva za financiranje zagotovi v NRP za tekoče obdobje, bodisi iz lastnih virov ali iz naslova zadolževanja (posojilo, dolžniški vrednostni papirji, ipd), pri čemer je potrebno upoštevati omejitve glede na *Zakon o financiranju občin (Ur.l. RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO, 71/17, 21/18 – popr. in 80/20 – ZIUOOPE)* ter možnosti občine za zadolževanje glede na že obstoječe zadolževanje in glede na potrebe drugih dejavnosti in razvojnih programov, ki jih izvaja občina v okviru svojih pristojnosti.

Glavne značilnosti te variante so naslednje:

- **investicijo izvede in z njo upravlja občina** (izvedba pomeni izvedbo z izvajalcem, ki ga izbere preko javnega razpisa z namenom izvedbe investicijskih del, upravljanje pa pomeni redno vzdrževanje odsekov, ki se po obnovi priključijo omrežju občinskih cest)
- **vire financiranja investicije zagotovi občina** bodisi s posojilom (kreditom) ali drugo obliko zadolževanja na kapitalskem trgu, bodisi z lastnimi sredstvi iz proračuna, ki jih mora v ta namen izkazovati v zadostni meri v okviru rednega letnega proračuna in sprejetega NRP. Občina po tej varianti tudi zagotavlja pokrivanje stroškov vzdrževanja in upravljanja s predmetom projekta v njegovi ekonomski dobi - obratovanje
- **tveganja izvedbe investicije, upravljanja s predmetom investicije in tveganja izhajajoča iz obratovanja javne infrastrukture ostanejo na občini**, pri čemer v okviru izvedbe mislimo predvsem na tveganja organizacije projekta, tveganja izhajajoča iz vodenja in financiranja projekta, tveganja izhajajoča iz organizacije dela in ostala operativna tveganja izvedbe projekta, medtem ko v okviru upravljanja in obratovanja prometne infrastrukture mislimo na vsa že identificirana tveganja v okviru izvedbe projekta, vključno še z dodatnim tveganjem, ki izhaja iz potrebe po stroškovni učinkovitosti rednega vzdrževanja, tveganje nezadostne strokovne usposobljenosti in kadrovska tveganja, tveganja zagotavljanja ustrezne kvalitete izvajanja GJS, ipd.



4.2.2. Podvarianta »z« investicijo – investicijo izvede in upravlja zasebni partner (B)

V okviru te variante, investicijo izvede zasebni partner v okviru koncepta javno zasebnega partnerstva (prvenstveno je primeren t.i. BOT model – angl. Built Operate Transfer oz. Zgradi – Upravljaj – Prenesi) in nato kot koncesionar z njo upravlja v času ekonomske dobe trajanja projekta oz. dokler traja pogodbeno razmerje. V okviru te variante občina kot »koncedent« (preko javnega razpisa) prenese na zasebnega partnerja (koncesionarja) posebno in izključno pravico izvajanja obvezne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja (RV) cest v občini, pri čemer izbranega koncesionarja obveže tudi za investicijske obnove izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti na predmetu koncesije. V zameno za izvajanje storitev rednega vzdrževanja in izvedbo investicij v obnove je koncesionar upravičen do letnega nadomestila za čas trajanja koncesijskega razmerja, ki je običajno skladno z obdobjem v katerem lahko koncesionar upravičeno pričakuje, da se mu bodo povrnila finančna sredstva uporabljena za izvedbo gradenj in storitev rednega vzdrževanja, povečana za primeren donos, ki je skladen z opredelitvijo iz Uredbe 1370/2007/ES, ki kot primeren donos določa tisto stopnjo donosa na kapital, ki je običajna za sektor v zadevni državi članici EU, in ki mora upoštevati operativno tveganje ter tveganje ali odsotnost tveganja koncesionarja zaradi posegov organov oblasti⁵.

Prednosti takšne izvedbe investicij so naslednje:

- **Financiranje investicije zagotovi koncesionar**, občina pa investicijo odplača preko letnih nadomestil koncesionarju v času trajanja koncesijske pogodbe – plačila so običajno enakomerno razporejena, kar zmanjša neposredno letno obremenitev proračuna in ohranja tekoče in kreditne finančne potenciale občine za namene drugih razvojnih in investicijskih prioritet,
- **Tveganja izhajajoča iz izvedbe, financiranja in upravljanja z investicijo se pretežno prenesejo na koncesionarja**, pri čemer se občina v teh segmentih razbremeni, v večji meri pa mora okrepiti nadzor nad kvaliteto izvedbe, ki je tudi podlaga za letna plačila koncesionarju in osnovna funkcija koncedenta,
- **Strošek storitev in investicije je za občino vnaprej znan in določen s pogodbo o koncesijskem izvajanju ter opredeljen preko primernih letnih nadomestil koncesionarju**, vanj pa so praviloma vključeni vsi stroški projekta (investicije in izvajanja gospodarske javne službe – obratovanje infrastrukture),
- **Zasebni partner razpolaga s primernejšimi strokovnimi, materialnimi, finančnimi in organizacijskimi viri** za izvajanje in vodenje projektov, posledično pa to prinese večjo stroškovno učinkovitost, primerno kvaliteto ob ustreznem nadzoru, nenazadnje pa tudi hitrejšo izvedbo investicijskega projekta.

⁵ Povzeto po Zakon o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/ (Ur. l. RS, št. 127/06) in Zakonu o nekaterih koncesijskih pogodbah /ZNKP/ (Ur. l. RS, št. 9/19). Donos na kapital lahko primerjamo tudi z oportunitetnim stroškom angažiranega kapitala, ki se mu investitor odreka zaradi vlaganj v predmetno investicijo ali z obrestno mero, ki jo bi moral plačati javni sektor v kolikor bi si denar izposodil na kapitalnem trgu. Višina zahtevanega oz. pričakovanega donosa je sicer odvisna od vsakokratnih razmer v gospodarstvu oz. prispelih ponudb na javnem razpisu, kjer potencialni koncesionarji izrazijo voljo po kateri so pripravljene prevzeti obveznosti iz koncesijske pogodbe. Zahtevan donos oz. strošek kapitala nad dejanskimi stroški projekta je tudi odraz postavljene diskontne stopnje in ga prikazuje kazalnik interne stopnje donosa projekta. Več o tej temi in o konceptu JZP tudi v poglavju 11 – Prikaz teoretičnih izhodišč.



4.3. Izbor variante z oceno in merili za izbor

V okviru izbora variant in podvariant se osredotočamo predvsem na zmožnost variante da zagotovi izpolnjevanje postavljenih ciljev investicije (razvidni iz podpoglavja 3.1.), iz njih izhajajočih javnih koristi in usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami ter usklajenost učinkov investicije s predpisi in zakoni. Izbor variante zahteva, da najprej identificiramo ustrezna kvalitativna in kvantitativna merila presoje, da se lahko opravi vrednotenje in izbor variant na način, da je možna njihova medsebojna primerjava.

V nadaljevanju je pripravljen nabor meril, ki so pretežno kvalitativne, torej opisne, narave, v preostalih poglavjih dokumenta pa so vrednotenja in izbor variant narejeni še na nekaterih kvantitativnih osnovah oz. merilih (kazalnikih).

Merila oz. cilji ki jih mora izpolnjevati varianta in služijo kot osnova za oceno in izbor variant so naslednja:

- Zagotovitev ustrezne in moderne prometno-cestne infrastrukture
- Izboljšanje prometne varnosti, mobilnosti in višja kvaliteta bivanja v občini
- Izboljšanje povezljivosti naselij v občini in mobilnosti občanov ter obiskovalcev
- Uravnotežena in enakopravna prometna ponudba za vse prebivalce v občini
- Izboljšanje pogojev za gospodarsko in družbeno aktivnost v občini
- Zmanjšanje stroškov eksternalij in razbremenitev okolja
- Optimizacija stroškov vzdrževanja in upravljanja cestnega omrežja
- Uspešno obvladovanje tveganj izvedbe in upravljanja s predmetom projekt
- Zmožnost zagotavljanja zadostnih finančnih sredstev za izvedbo investicije
- Čim hitrejša izvedba investicije in predaja odsekov v uporabo

Poleg navedenih javnih koristi moramo upoštevati tudi vidik izpolnjevanja predpisov, ki veljajo za to področje, to so zakon in zakonska določila ter obveze, da upravljalec cestnega omrežja (v tem primeru občina ali koncesionar) zadosti standardom in normativom, ki veljajo na tem področju. S tega vidika je odločitev za eno izmed variant ali podvariant izvedbe investicije tudi odločitev za izbor rešitev, ki so nujne z vidika zagotavljanja ustreznih standardov in pogojev, ki jih postavlja zakonodaja.

V okviru procesa vrednotenja je bilo najprej izvedeno vrednotenje med glavnima variantama, to je med varianto »brez« investicije in varianto »z« investicijo, nato pa še vrednotenje podvariant A in B. Razlog za dvostopenjsko vrednotenje je v primerljivosti variant, saj v okviru prvega vrednotenja ocenjujemo izpolnjevanje ciljev investicije, ki jih želimo doseči z investicijsko namero, v okviru drugega vrednotenja pa upoštevamo prednosti in slabosti variant glede na njihove vsebinske razlike pri izvedbi investicije oz. v okviru možnosti za uspešno realizacijo projekta, torej variante »z« investicijo.



V Tabeli 1a in 1b spodaj predstavljamo merila in vrednotenje po izbranih merilih ter rezultate vrednotenja s predlogom izbora variante. Za vrednotenje posamezne variante je uporabljena trostopenjska ocenjevalna lestvica, kjer:

- v primeru negativnega izida variante glede na merilo, določimo vrednost -1,
- v primeru nevtralnega izida variante glede na merilo, določimo vrednost 0 ,
- v primeru pozitivnega izida variante glede na merilo, določimo vrednost +1.

Tabela 1a: Vrednotenje variant glede na izpolnjevanje ciljev investicijske namere

MERILO	VARIANTA "BREZ" INVESTICIJE	VARIANTA "Z" INVESTICIJO
MODERNIZACIJA INFRASTRUKTURE	-1	+1
PROMETNA VARNOST, MOBILNOST	-1	+1
POVEZLJIVOST NASELIJ V IN MED OBČINAMI	-1	+1
USTREZNA PROMETNA PONUDBA	-1	+1
GOSPODARSKA AKTIVNOST V OBČINI	-1	+1
NIŽJI STROŠKI VZDRŽEVANJA IN UPRAVLJANJA CEST	-1	+1
NIŽJI STROŠKI EKSTERNALIJ IN OKOLJA	-1	+1
IZPOLNJEVANJE PREDPISOV	-1	+1
SKUPAJ	-8	+8

Glede na rezultate vrednotenja vidimo, da varianta »brez« investicije ne omogoča doseganja zastavljenih ciljev in usklajenosti z razvojnimi strategijami, politikami in predpisi. Odločitev za varianto »brez« investicije namreč pomeni, da se obnov ne izvede, posledično se neustrezno obvladuje tveganja s področja prometne varnosti, slabša pa je tudi prometna ponudba, mobilnost občanov, povezljivost naselij ter obremenitev okolja. Brez izvedbe investicij tudi ne moremo pričakovati izboljšanja gospodarske aktivnosti v občini, nižjih stroškov vzdrževanja in upravljanja s cestnim omrežjem, prav tako pa bomo še naprej beležili višje stroške eksternalij in obremenitev okolja, kot bi jih, če se odločimo za varianto »z« investicijo. Posledično se z izborom variante »z« investicijo tudi približamo k boljšemu izpolnjevanju standardov in pogojev, kot jih zahteva zakonodaja in ostale razvojne politike in strategije na področju prometne varnosti, mobilnosti, prometne infrastrukture in na področju pristojnosti lokalnih skupnosti.

V okviru navedenega menimo, da je ob upoštevanju izbranih meril za vrednotenje variant ustrenejša odločitev za izbor variante »z« investicijo, saj z njo bolje dosegamo zastavljene cilji in usklajenost z zakonom in standardi, ki veljajo na tem področju.



Tabela 1b: Vrednotenje variant glede na vsebinske razlike izvedbe investicijske namere

MERILO	VARIANTA A	VARIANTA B
OPTIMIZACIJA STROŠKOV IZVEDBE INVESTICIJE	0	0
OPTIMIZACIJA STROŠKOV UPRAVLJANJA	-1	+1
NIŽJA TVEGANJA IZVEDBE IN UPRAVLJANJA	-1	+1
NIŽJA OBREMENITEV LETNEGA PRORAČUNA	0	+1
OPTIMIZACIJA ČASA IZVEDBE INVESTICIJE	0	+1
MOŽNOST ZAGOTAVLJANJA FINANČNIH VIROV	0	+1
SKUPAJ	-2	+5

Glede na rezultate vrednotenja vidimo, da varianta A, kjer izvedba variante in upravljanje s predmetom investicije ostane na občini, ne moremo pričakovati nekaterih koristi, ki izhajajo iz vključevanja ustreznega zasebnega partnerja v investicijo in upravljanje s predmetom investicije po njegovi predaji v uporabo. Ustrezen zasebni partner je namreč tisti, ki zaradi svoje narave bolje zagotavlja potrebne materialne, tehnične, kadrovske in finančne vire, prav tako pa zaradi tega lažje upravlja s potencialnimi tveganji izhajajočimi iz izvedbe in upravljanja s projektom. Čeprav ni nujno, da javni sektor ne smore zagotavljati ustreznih virov ter obvladovati tveganj povezanih s projekti, pa je slednje manj verjetno v primeru, da investicijo izvaja občina, ki je po svojih lastnostih majhna, nima neposrednega in ustreznega dostopa do finančnih virov ali lastnih prihrankov, v okviru svoje obstoječe organizacije ne izkazuje zagotavljanje ustreznih strokovnih in tehničnih kadrov ter materialno-tehničnih pogojev, vire s katerimi razpolaga pa mora čimbolj racionalno razporejati, da doseže vse prioritete in področja za katere je pristojna.

Glede na navedeno menimo, da je v okviru vrednotenja podvariant A in B, primernejša odločitev za podvarianto B, kjer investicijo izvede in z njo v času ekonomske dobe upravlja koncesionar, občina pa mu v zameno zagotavlja primerna obdobja nadomestila (t.i. plačilo za razpoložljivost, angl. »availability payments»). V okviru navedene variante so identificirane javne koristi in prednosti za občino višje, tveganja neustrezne izvedbe projekta nižja, prav tako pa se z izborom te podvariante dosežejo zastavljeni cilji in usklajenost z zakonom in standardi ter pogoji, ki veljajo na tem področju.



5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

5.1. Opredelitev vrste investicijskega projekta

V primeru načrtovane investicije gre za »rekonstrukcijo« izbranih odsekov lokalnih cest (LC) in javnih poti (JP) v Občini Prevalje, ki je odgovorna oseba javnega prava, skladno z zakonom, dolžna zagotavljati stanje javne prometne infrastrukture na takem nivoju, da so doseženi minimalni zakonski kriteriji za nemoteno, varno in okoljsko sprejemljivo odvijanje prometa ter ohraniti povezanost naselij v občini. Kot je definirano v ZCes-1 (Ur.l. RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) gre za vzdrževalna dela v javno korist, s katero se spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture... vsebuje tudi izvedbo izboljšav, ki so povezane z varnostjo javne ceste. Glede na naravo investicije in Zces-1, gradbeno dovoljenje za investicijo ni potrebno.

Rekonstrukcija se nanaša na 9 odsekov občinskih cest, pri čemer gre v petih primerih za rekonstrukcijo lokalne ceste (LC) in v štirih primerih za rekonstrukcijo javne poti (JP) v skupnem obsegu 24.402 m. Investicijo kot celoto sestavljajo naslednji odseki cest⁶:

1. Odsek LC 257 031, cesta Mežica – Lom – Lokovica, v skupni dolžini 2.272 m,
2. Odsek LC 350 273, Leše – Hermonk – Mežica, v skupni dolžini 1.592 m,
3. Odsek LC 350 281, Prevalje – Stražišče – Brinjeva gora – Kovač – Ocvirk, v skupni dolžini 4.330 m,
4. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Pečar – Gornik, v skupni dolžini 3.265 m,
5. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl, v skupni dolžini 1.400 m
6. Odsek JP 851 621, cesta Prevalje – Klemen – Rožič, v skupni dolžini 1.877 m,
7. Odsek JP 851 631, cesta Godec – Gornikov križ, v skupni dolžini 4.995 m,
8. Odsek JP 851 871, cesta Pečnik – Šentanel, v skupni dolžini 2.921 m,
9. Odsek JP 851 931, cesta na Zagrad, v skupni dolžini 1.750 m.

5.1.1. Odsek LC 257 031, cesta Mežica – Lom – Lokovica

Načrt (tehnična dokumentacija na nivoju PZR⁷) zajema rekonstrukcijo odseka lokalne ceste LC 257 031 v skupni dolžini 2.272 m. Obravnavana cesta je širine š=3.00m z bankinami od 0.00-0.75m. V okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru

⁶ Kot že navedeno so investicije v posamezne odseke obravnavane v skupnem dokumentu. Slednje je skladno s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS., št. 60/06, 54/10 in 27/16), ki pravi: »... če gre za več podobnih investicij ali druge smiselno povezane posamične ukrepe manjših vrednosti oziroma aktivnosti, ki so po vsebini, zasnovi in obsegu zaključena celota, se jih lahko združi v program (načrt investicijskega vzdrževanja), za katerega veljajo isti postopki in merila kot za posamičen investicijski projekt.«

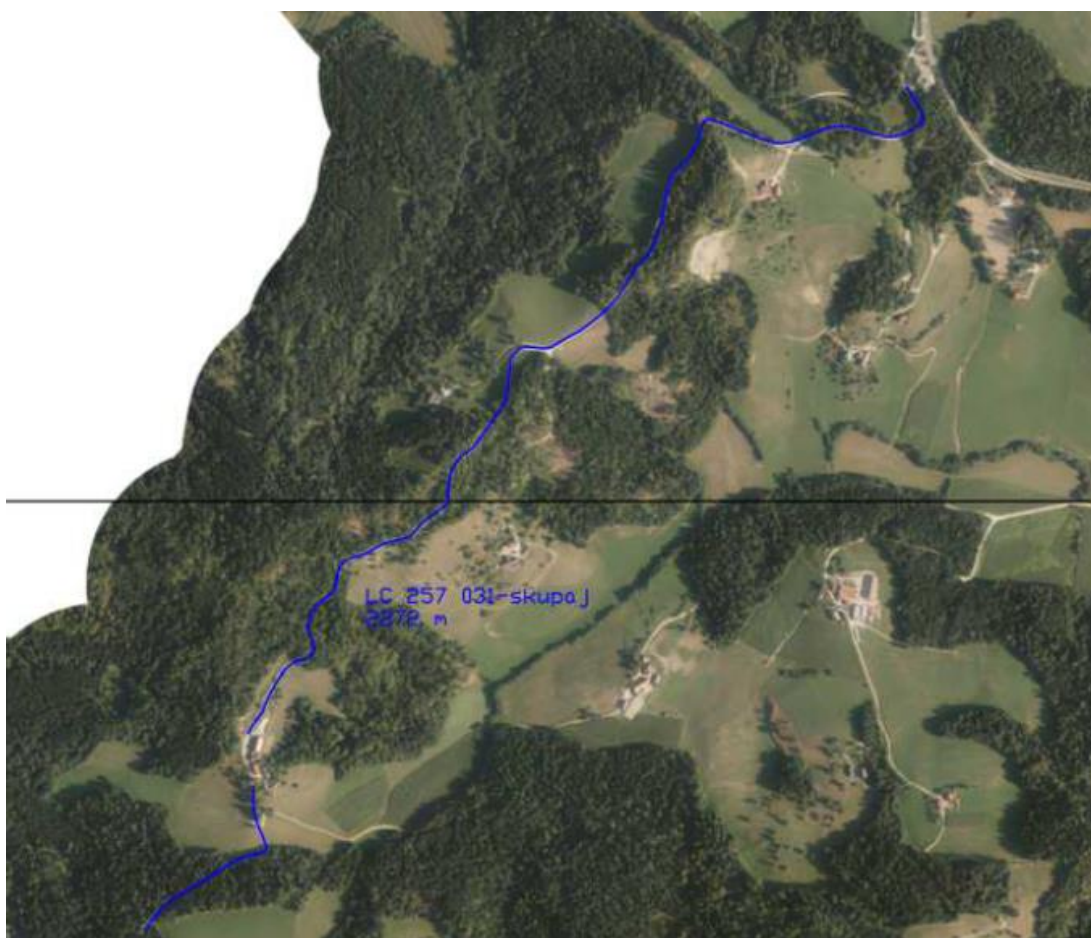
⁷ Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: *Blan d.o.o.*, julij 2020.



rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požiraniki in prepusti. Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki.

Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 2: Lokacija odseka LC 257 031, cesta Mežica – Lom – Lokovica



Vir: Blan d.o.o.(2020)

5.1.2. Odsek LC 350 273, Leše – Hermonk – Mežica

Načrt (tehnična dokumentacija⁸) zajema rekonstrukcijo odseka lokalne ceste LC 350 273 v skupni dolžini 1.592 m. Obravnavana cesta je širine š=3.00m z bankinami od 0.00-0.75m. V

⁸ Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: *Blan d.o.o.*, julij 2020.



okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požiraniki in prepusti.

Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki ter utrdile makedamske bankine, da bo omogočeno navezovanje na obstoječi teren. Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 3: Lokacija odseka LC 350 273, Leše – Hermonk – Mežica



Vir: Blan d.o.o.(2020)

5.1.3. Odsek LC 350 281, Prevalje – Stražišče – Brinjeva gora – Kovač – Ocirk

Načrt (tehnična dokumentacija⁹) zajema rekonstrukcijo odseka lokalne ceste LC 350 281 v skupni dolžini 4.330 m. Obravnavana cesta je širine $\text{\textit{š}}=3,00\text{m}$ z bankinami od 0.00-0.75m. V okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne

⁹ Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: Blan d.o.o., julij 2020.



vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požiraniki in prepusti. Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili občestni meteorni jarki ter utrdile makedamske bankine, da bo omogočeno navezovanje na obstoječi teren.

Dokumentacija je izvedena na nivoju izvedbenega načrta, ki je v skladu s *Pravilnikom o izvedbi investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 7/2012)*. Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 4: Lokacija odseka LC 350 281, Prevalje – Stražišče – Brinjeva gora – Kovač – Ocvirk



Vir: Blan d.o.o.(2020)

5.1.4. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Pečar – Gornik

Načrt (tehnična dokumentacija¹⁰) zajema rekonstrukcijo odseka lokalne ceste LC 350 381 v skupni dolžini 3.265 m. Obravnavana cesta je širine $\hat{s}=3.00\text{m}$ z bankinami od 0.00-0.75m. V okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požiraniki in prepusti.

¹⁰ Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: *Blan d.o.o.*, julij 2020.



Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki ter utrdile makedamske bankine, da bo omogočeno navezovanje na obstoječi teren. Dokumentacija je izvedena na nivoju izvedbenega načrta, ki je v skladu s *Pravilnikom o izvedbi investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 7/2012)*. Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 5: Lokacija odseka LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Pečar – Gornik



Vir: Blan d.o.o.(2020)

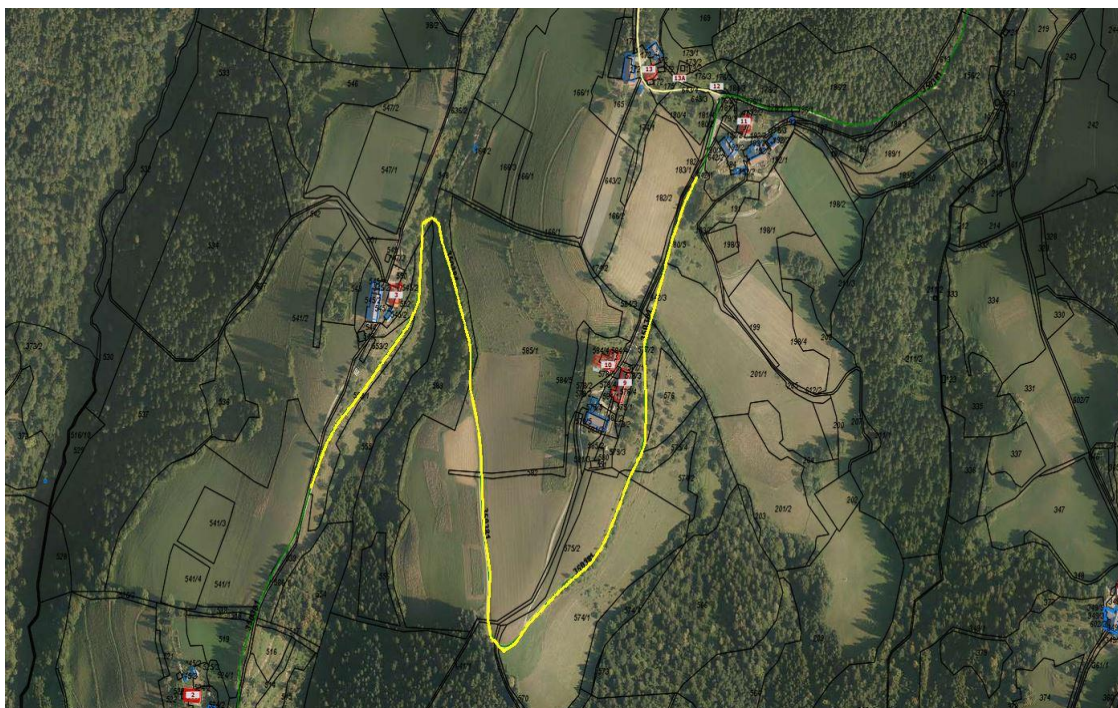


5.1.5. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl

Načrt (tehnična dokumentacija¹¹) zajema rekonstrukcijo odseka lokalne ceste LC 350 381 na odseku od kmetije Črešnik do kmetije Mikl, v skupni dolžini 1.400 m. Obravnavan odsek ceste poteka po deloma travnatih in deloma gozdnatem območju, pri čemer se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Podrobneje so predvidena dela razvidna iz tehnične dokumentacije, kratko pa gre za:

- pripravo podlage in izkop obstoječega terena do projektirane globine in pripravo utrjenega gramoznega tampona,
- izvedbo drenaže cestnega telesa,
- asfaltiranje makadamskega vozišča v širini min 3,50m + 1 x 0,5m asfaltna mulda, z asfaltom AC 8 surf B 50/70 A3 v debelini 4 cm in AC 22 base B50/70 A3 v debelini 6cm,
- izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z asfaltno muldo in na določenem odseku (P39 - P43) Z novimi odprtimi betonskimi kanaletami,
- rekonstrukcije prečnih propustov, določeni se samo očistijo in se dopolnijo z iztočnimi glavami, določeni prepusti pa se izvedejo novi.

Slika 6: Lokacija odseka LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl



Vir: NIG d.o.o., (2019)

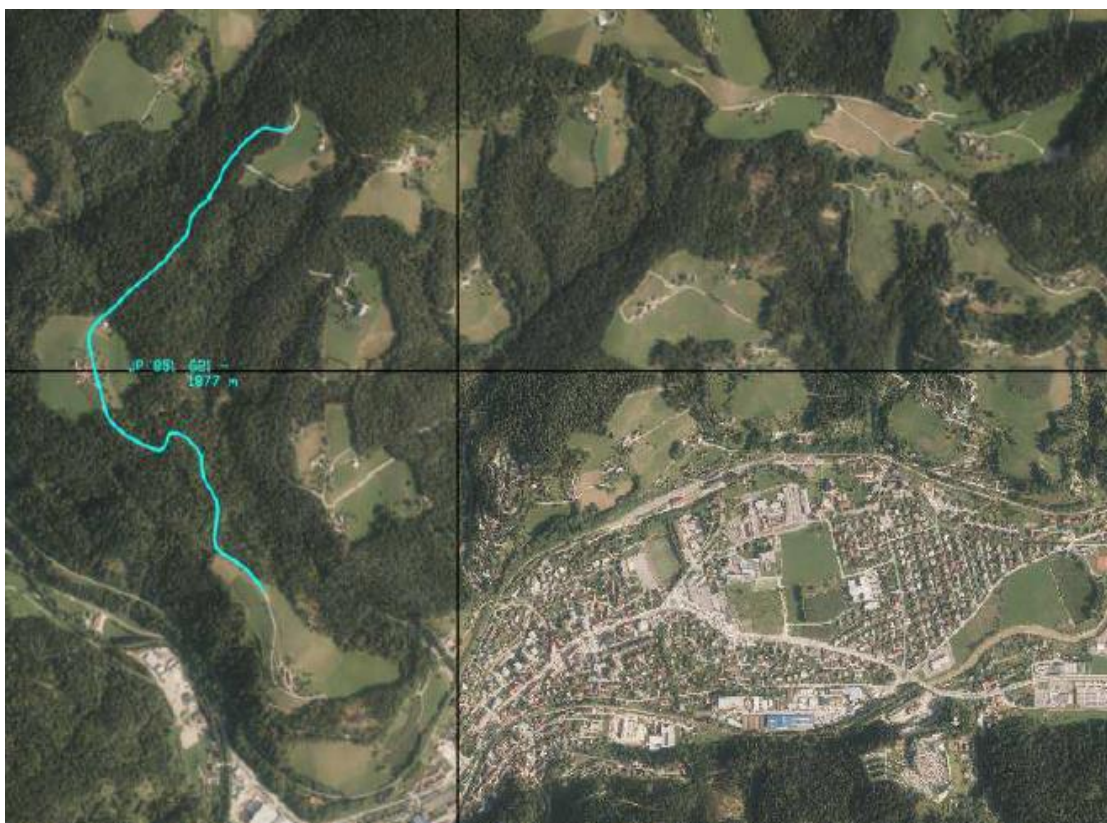
¹¹ Povzeto po tehnični dokumentaciji – izvedbeni načrt (PZI), izdelovalec: NIG d.o.o., marec 2019.



5.1.6. Odsek JP 851 621, cesta Prevalje – Klemen – Rožič

Načrt (tehnična dokumentacija¹²) zajema rekonstrukcijo odseka javne poti JP 851 621 v skupni dolžini 1.877 m. Obravnavana cesta je širine $\approx 3,00\text{m}$ z bankinami od 0.00-0.75m. V okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požiraniki in prepusti. Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki ter utrdile makedamske bankine, da bo omogočeno navezovanje na obstoječi teren. Dokumentacija je izvedena na nivoju izvedbenega načrta, ki je v skladu s *Pravilnikom o izvedbi investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 7/2012)*. Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 7: Lokacija odseka JP 851 621, cesta Prevalje – Klemen – Rožič



Vir: Blan d.o.o.(2020)

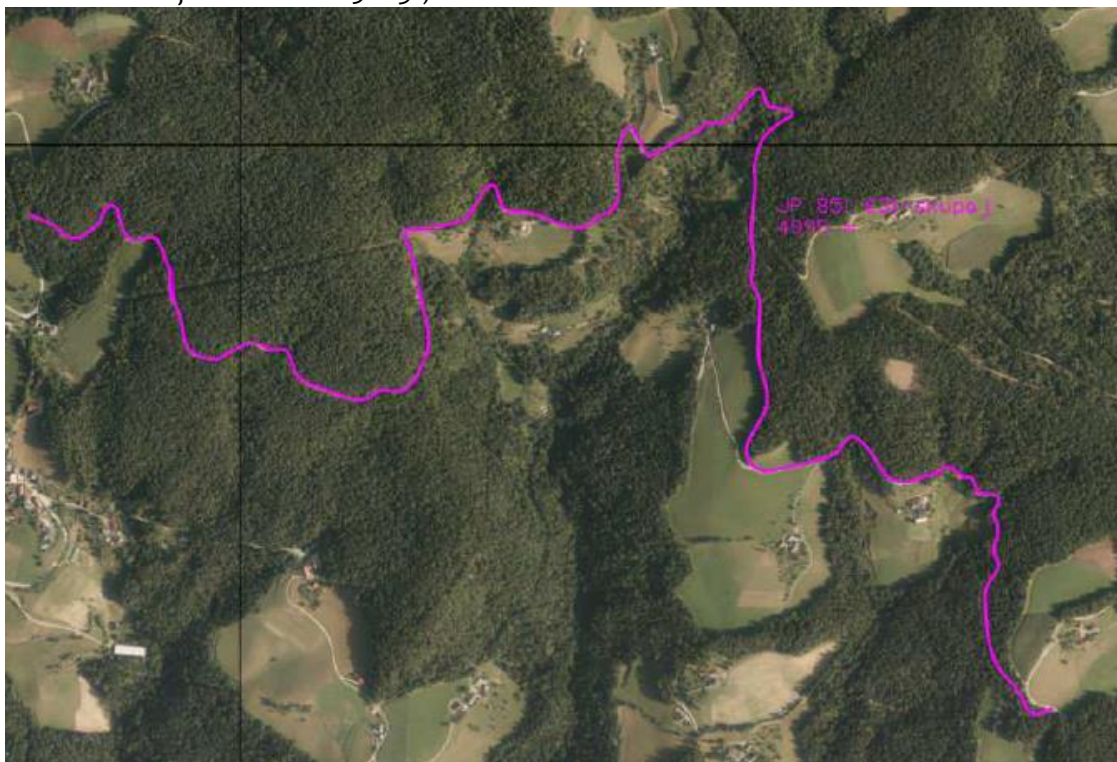
¹² Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: *Blan d.o.o.*, julij 2020.



5.1.7. Odsek JP 851 631, cesta Godec – Gornikov križ

Načrt (tehnična dokumentacija¹³) zajema rekonstrukcijo odseka javne poti JP 851 631 v skupni dolžini 4.995 m. Obravnavana cesta je širine $\approx 3,00\text{m}$ z bankinami od 0,00-0,75m. V okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požirniki in prepusti. Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki ter utrdile makedamske bankine, da bo omogočeno navezovanje na obstoječi teren. Dokumentacija je izvedena na nivoju izvedbenega načrta, ki je v skladu s *Pravilnikom o izvedbi investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 7/2012)*. Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 8: Lokacija odseka JP 851 631, cesta Godec – Gornikov križ



Vir: Blan d.o.o.(2020)

¹³ Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: Blan d.o.o., julij 2020.



5.1.8. Odsek JP 851 871, cesta Pečnik – Šentanel

Načrt (tehnična dokumentacija¹⁴) zajema rekonstrukcijo odseka javne poti JP 851 871 v skupni dolžini 2.921 m. Obravnavana cesta je širine $\text{\textit{s}}=3,00\text{m}$ z bankinami od 0.00-0.75m. V okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požiraniki in prepusti. Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki ter utrdile makedamske bankine, da bo omogočeno navezovanje na obstoječi teren. Dokumentacija je izvedena na nivoju izvedbenega načrta, ki je v skladu s *Pravilnikom o izvedbi investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 7/2012)*. Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 9: Lokacija odseka JP 851 871, cesta Pečnik – Šentanel



Vir: Blan d.o.o.(2020)

¹⁴ Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: Blan d.o.o., julij 2020.



5.1.9. Odsek JP 851 931, cesta na Zagrad

Načrt (tehnična dokumentacija¹⁵) zajema rekonstrukcijo odseka javne poti JP 851 931 v skupni dolžini 1.750 m. Obravnavana cesta je širine $\approx 3.00\text{m}$ z bankinami od 0.00-0.75m. V okviru izvedbe se bo naredila rekonstrukcija vozišča, uredilo odvodnjavanje in izvedla navezava na obstoječe priključke. Prav tako se bo v okviru rekonstrukcije izvedlo asfaltiranje vozišča vključno z vgradnjo asfaltne povozne mulde, ki bo zajemala meteorne vode iz cestišča teh jih odvajala. V sklopu izvedbe razširitev se bodo obnovili in podaljšali vsi obstoječi požiraniki in prepusti. Prav tako se bodo na novo nivelirali in očistili obcestni meteorni jarki ter utrdile makedamske bankine, da bo omogočeno navezovanje na obstoječi teren. Dokumentacija je izvedena na nivoju izvedbenega načrta, ki je v skladu s *Pravilnikom o izvedbi investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 7/2012)*. Podrobnejši opis posameznih del in izvedbenih ukrepov je mogoče najti v navedeni tehnični dokumentaciji PZR, ki je tudi sestavni del tega dokumenta in je na tem mestu posebej še enkrat ne povzemamo več kot navedeno. V nadaljevanju je prikazana še mikrolokacija odseka predvidenega za rekonstrukcijo.

Slika 10: Lokacija odseka JP 851 931, cesta na Zagrad



Vir: Blan d.o.o.(2020)

¹⁵ Povzeto po tehnični dokumentaciji za javni razpis (PZR), izdelovalec: Blan d.o.o., julij 2020.



5.2. Ocena investicijskih stroškov

Ocena investicijskih stroškov temelji na strokovni oceni izdelovalcev projektne – tehnične dokumentacije, podjetja *Blan d.o.o.* in podjetja *NIG d.o.o.*¹⁶ in jo v tem dokumentu povzemamo ter nadgrajujemo glede na Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS. Št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016). Ocena je bila pripravljena v juliju 2020. Tabela 2 prikazuje investicijske stroške po vrstah del v stalnih cenah, Tabela 3 pa še po tekočih cenah glede na predvideno dinamiko investicije – glede na točko 6.3. smo predvideli pričetek del v sredini leta 2021 in končanje del v letu 2023. Glavnina del (okoli 50%) se izvede v letu 2022 (predpostavka).

Tabela 2: Ocena investicijskih stroškov v stalnih cenah, v EUR - celotna

	VRSTA DEL	VREDNOST V EUR
1	PREDELA	100.665,92
2	ZEMELJSKA DELA	1.203.977,25
3	VOZIŠČNE KONSTRUKCIJE	1.764.678,00
4	ODVODNJAVANJE	799.044,40
5	OPREMA CEST	28.329,30
6	TUJE STORITVE	14.955,00
	SKUPAJ BREZ DDV	3.911.649,87
	DDV (22%)	860.562,97
	SKUPAJ Z DDV	4.772.212,84
	DOLŽINA (v m)	24.402,00
	VREDNOST DEL / KM	195.566,46

Vir: Blan, d.o.o. (2020) in NIG d.o.o. (2019)

Celotna investicija obsega rekonstrukcijo devetih izbranih odsekov v skupni vrednosti 3,911 mio € brez DDV oz. 4,772 mio € z DDV v skupni dolžini nekaj več kot 24 km cest. Tabela vrednosti del po posameznih odsekih je prikazana v nadaljevanju (Tabela 4).

¹⁶ Povzeto po tehnični dokumentaciji za projekt, PZR, 8x za izbrane odseke LC in JP, izdelovalec: *Blan d.o.o., Velenje (julij, 2020)* in 1x PZI podjetja *Nig d.o.o., Slovenj Gradec za odsek LC 350 381, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl (marec, 2019)*.



V Tabeli 3 spodaj so prikazane ocene investicijskih stroškov še po tekočih cenah, pri čemer predpostavljamo, da se glavna dela, to je 50% izvede v letu 2022, okoli 25% v letu 2021, preostanek v višini 25% pa v prvi polovici leta 2022. Predpostavka temelji na oceni projektne dinamike (podpoglavje 6.3.), kjer se zaključek javnega razpisa in podpis pogodbe z izvajalcem (bodisi izvajalcem gradbenih del po podvarianti A ali koncesionarjem po podvarianti B) predvideva v prvih mesecih leta 2021, kar realno pomeni da bi se dela lahko pričela v drugi polovici leta 2021.

Tabela 3: Ocena stroškov v tekočih cenah, v EUR - glede na predvideno dinamiko

	VRSTA DEL	2021	2022	2023
	Predpostavljena dinamika del (%)	25%	50%	25%
	Predvidena inflacija ¹⁷ (%)	1,7%	1,5%	2,0%
1	PREDELA	25.594,31	51.956,45	26.497,79
2	ZEMELJSKA DELA	306.111,22	621.405,77	316.916,94
3	VOZIŠČNE KONSTRUKCIJE	448.669,38	910.798,84	464.507,41
4	ODVODNJAVANJE	203.157,04	412.408,79	210.328,48
5	OPREMA CEST	7.202,72	14.621,53	7.456,98
6	TUJE STORITVE	3.802,31	7.718,69	3.936,53
	SKUPAJ BREZ DDV	994.536,98	2.018.910,07	1.029.644,13
	DDV (22%)	218.798,14	444.160,22	226.521,71
	SKUPAJ Z DDV	1.213.335,11	2.463.070,28	1.256.165,84
	DOLŽINA (v m)	6.100,50	12.201,00	6.100,50
	VREDNOST DEL / KM	198.891,09	201.874,46	205.911,95

Vir: Blan, d.o.o. (2020), NIG d.o.o. (2019) in lastni preračuni

¹⁷ Predpostavka o predvideni inflaciji za obdobje izvajanja investicijskih del temelji delno na podatkih UMAR (za leto 2021) kot to zahteva 9.čl. Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), delno pa na napovedi Banke Slovenije (za leto 2022) in ECB (targetirana inflacijska stopnja, leto 2023), saj UMAR v svoji napovedi ni podal napovedi za leti 2022, 2023 ampak zgolj za leto 2021.

Dokument identifikacije investicijskega projekta - Obnova izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v okviru koncesijskega izvajanja javne službe rednega in investicijskega vzdrževanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Prevalje



Tabela 4: Ocena investicijskih stroškov v stalnih cenah, v EUR - struktura po odsekih

	VRSTA DEL	LC 257 031	LC 350 273	LC 350 281	LC 350 381, pododsek: Pečar – Gornik	LC 350 381, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl ¹⁸	JP 851 621	JP 851 631	JP 851 871	JP 851 931
1	PREDELA	11.741,00	8.083,08	17.607,54	14.422,10	2.234,00	7.835,16	22.812,20	10.597,50	5.333,34
2	ZEMELJSKA DELA	94.341,60	75.256,80	232.317,00	169.955,95	70.423,00	84.071,75	263.138,40	131.496,60	82.976,15
3	VOZIŠČNE KONSTRUKCIJE	121.550,20	105.093,00	311.921,60	246.283,20	107.586,80	136.115,20	402.338,40	211.371,60	122.418,00
4	ODVODNJAVANJE	76.209,50	52.718,40	166.148,70	102.667,90	27.310,00	57.280,20	161.711,30	91.614,40	63.384,00
5	OPREMA CEST	574,00	1.548,00	1.290,00	3.526,00	3.327,30	0,00	11.356,00	4.644,00	2.064,00
6	TUJE STORITVE	1.025,00	1.325,00	2.175,00	1.775,00	1.680,00	1.350,00	2.525,00	2.050,00	1.050,00
	SKUPAJ BREZ DDV	305.441,30	244.024,28	731.459,84	538.630,15	212.561,10	286.652,31	863.881,30	451.774,10	277.225,49
	DDV (22%)	67.197,09	53.685,34	160.921,16	118.498,63	46.763,44	63.063,51	190.053,89	99.390,30	60.989,61
	SKUPAJ Z DDV	372.638,39	297.709,62	892.381,00	657.128,78	259.324,54	349.715,82	1.053.935,19	551.164,40	338.215,10
	DOLŽINA (v m)	2.272,00	1.592,00	4.330,00	3.265,00	1.400,00	1.877,00	4.995,00	2.921,00	1.750,00
	VREDNOST DEL / KM	164.013,37	187.003,53	206.092,61	201.264,56	185.231,82	186.316,37	210.998,04	188.690,31	193.265,77

Vir: Blan, d.o.o. (2020), NIG d.o.o. (2019) in lastni preračuni

¹⁸ pri postavki 4 gre za t.i. kamnito zložbo in ne odvodnjavanje kot pri preostalih odsekih. Odvodnjavanje je pri navedenem odseku vključeno v točko 2 – zemeljska dela.



6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE

6.1. Podlage za pripravo DIIP in predhodna dokumentacija

Podlaga za pripravo Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) se nahaja v Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l.RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016), ki določa vrsto in zahtevano vsebino dokumentacije pri načrtovanju in izvedbi investicij na področju javnih financ. Strokovne podlage so navedene v poglavju 12. Viri in literatura, kratko povzeto tudi v poglavju 11. Teoretična izhodišča, predhodno izdelano dokumentacijo pa predstavlja tehnična dokumentacija, ki sta je izdelali podjetji *Blan d.o.o.*, za vse odseke razen odsek LC 350 381, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl, ter podjetje *NIG d.o.o.* za prej navedeni odsek (na nivoju PZR oz. PIZ).

6.2. Opis lokacije investicije

Lokacija investicije je območje Koroške regije, občina Prevalje (makrolokacija), mikrolokacija del v okviru izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti pa je razdeljena na devet območij, kjer potekajo lokalne ceste oz. javne poti (razvidno tudi iz slik območja, Slike št. od 2-10 zgoraj):

1. Odsek LC 257 031, cesta Mežica – Lom – Lokovica, v skupni dolžini 2.272 m,
2. Odsek LC 350 273, Leše – Hermonk – Mežica, v skupni dolžini 1.592 m,
3. Odsek LC 350 281, Prevalje – Stražišče – Brinjeva gora – Kovač – Ocvirk, v skupni dolžini 4.330 m,
4. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Pečar – Gornik, v skupni dolžini 3.265 m,
5. Odsek LC 350 381, cesta Zvonikov mlin – Mikl – Šentanel, pododsek: Črešnik – Koroš – Mikl, v skupni dolžini 1.400 m
6. Odsek JP 851 621, cesta Prevalje – Klemen – Rožič, v skupni dolžini 1.877 m,
7. Odsek JP 851 631, cesta Godec – Gornikov križ, v skupni dolžini 4.995 m,
8. Odsek JP 851 871, cesta Pečnik – Šentanel, v skupni dolžini 2.921 m,
9. Odsek JP 851 931, cesta na Zagrad, v skupni dolžini 1.750 m.

Parcele, ki so oz. bodo prizadete zaradi investicije in podrobnejše navedbe lastništva, obsega in k.o. z ID parcele, so navedene v izdelani tehnični dokumentaciji in jih na tem mestu posebej ne navajamo.

6.3. Terminski plan izvedbe investicije

Tabela 5: Terminski plan izvedbe projekta in prikaz aktivnosti

AKTIVNOST	2020	2021	2022	2023
IZDELAVA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE				
POTRDITEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE				



PRIPRAVA IN IZVEDBA JAVNEGA RAZPISA
PODPIS KONCESIJSKE POGODBE
PRIČETEK IZVAJANJA INVESTICIJE
IZVEDBA INVESTICIJSKIH DEL

6.4 Kadrovska organizacijska shema

Nosilec investicijskega projekta je *Občina Prevalje*. Za realizacijo operacije je pristojen *Oddelek za komunalno cestno gospodarstvo Občine Prevalje*. Odgovorna oseba investitorja je *župan občine, Dr. Matija Tasič*, odgovorni vodja za izvedbo investicije in vodja projekta pa *Janja Sekavčnik, Oddelek za komunalno cestno gospodarstvo*.

Vodja projekta bo predvsem usmerjal izvajanje projekta ter zagotavljal njegovo realizacijo v skladu s planom izvedbe. Nadzor nad izvedbo projekta bo izvajala izbrana oseba za nadzor in vodja projekta. Investicija nima neposrednih učinkov na zaposlitve v občini, je pa mogoče, da se zaradi izvedbe operacije pri investitorju pojavi potreba po angažiranju zunanjih strokovnjakov za izvedbo javnega razpisa ter pripravo potrebnih občinskih aktov, pogodb, pravilnikov in dokumentacije povezane z investicijo in izvedbo javnega razpisa. V fazi izvajanja investicije in spremljanja koncesijske pogodbe bo občina morala bodisi imenovati, zaposliti ali angažirati ustrezno osebo, ki bo nadzirala ustreznost izvajanja členov izvajalske ali koncesijske pogodbe in kvaliteto izvedenih storitev.

6.5 Analiza tržnih možnosti in zaposlenih

V primeru investicije, ki jo obravnava dokument gre za investicijo, ki se bo izvedla znotraj območja občinskih cest, kjer se izvaja obvezna GJS rednega vzdrževanja občinskih lokalnih cest, javnih poti in pripadajočih objektov ter površin. V zvezi s tem občina na trgu ne bo pridobivala nobenih posebnih prihodkov v referenčnem obdobju investicije in ekonomske življenjske dobe obnovljenih odsekov. Tržne možnosti se kažejo relevantne zgolj v procesu izbire izvajalca ali primernega koncesionarja, ki ga bo občina iskala z javnim razpisom, pri čemer bo s postavljenimi pogoji razpisa in vodenja konkurenčnega dialoga poskušala optimizirati strošek oz. finančno breme za občino ob doseganju najugodnejših pogojev ter z vnaprej znanimi obremenitvami za občinski proračun. V nadaljevanju se pričakuje, da bo izboljšana in modernizirana prometna infrastruktura vplivala na izboljšano konkurenčnost in gospodarski položaj ekonomskih subjektov v občini, kar bo posredno vplivalo na tržne možnosti in večjo gospodarsko aktivnost na tem območju.

Investicija v fazi izvedbe sicer neposredno in sama po sebi ne bo ustvarila novih delovnih mest pri investitorju, to je občini, se pa pričakuje potreba po novih zaposlitvah pri izvajalcu del oziroma prihodnjemu koncesionarju. Kljub temu menimo, da bo glede na naravo projekta, občina morala zagotoviti določene posebej kvalificirane kadre, ki bodo skrbeli za nadzor nad izvajanjem izvajalske ali koncesijske pogodbe. Poleg tega lahko predpostavimo, da bo izvedba investicije in/ali podelitev koncesije posredno vplivala na povečanje števila delovnih mest in zagon gospodarskih aktivnosti v občini, saj bo koncesionar izvajal dela, ki so delovno in kapitalno intenzivna, in ki preko multiplikativnih



učinkov ustvarijo nova delovna mesta na področju izvajanja storitev v ostalih dejavnostih (geodetske storitve, gradbena in strojna dela, tehnično svetovanje, material, itd.).

6.6. Analiza vplivov na okolje in okoljska učinkovitost

Rekonstrukcija izbranih odsekov na mreži lokalnih cest in javnih poti v občini Prevalje bo izvedena tako, da ne bo imela negativnih vplivov na okolje, prav tako pa mora biti poskrbljeno za upoštevanje osnovnih izhodišč varstva okolja, kot so: učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin), okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov), trajnostna dostopnost (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza) in zmanjševanje vplivov na okolje. Pričakuje se, da se bo zaradi modernizacije zvišala energetska učinkovitost pri porabi goriv in maziv uporabnikov, modernizacija pa bo vplivala tudi na učinkovito in zdravo rabo vode ter surovin, saj bo zmanjšana količina prahu, meteoritnih voda in hrupa, ki jih sicer povzročata slabo urejeno in dotrajano cestišče. Modernizirani cestni odseki bodo prispevali tudi k lepšemu videzu pokrajine. Že v fazi projektiranja je zahtevano, da so objekti izvedeni tako, da pri obratovanju ne bodo povzročali prekomernih emisij zraka (v zrak ne bodo uhajali strupeni plini ali drugi nevarni delci), nevarnih sevanj, onesnaževanj ali zastropitev tal in voda, prekomernih emisij znotraj delovnega okolja in odstranjevanje odpadnih snovi v nasprotju s predpisi in standardi.

Ker gre za investicijsko vzdrževalna dela na obstoječih lokalnih cestah izdelava posebnega poročila na okolje ni potrebna, bodo pa morala biti upoštevana vsa priporočila, standardi, zakonodaja in pravila, ki veljajo za tovrstne posege v okolje in je navedeno v nadaljevanju.

Pričakuje se, da investicijska dela na objektih v okolici gradnje, ne bodo povzročila deformacij oz. škode, prav tako ne na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi zaradi večjih deformacij nosilne konstrukcije. Pričakuje se tudi, da obravnavani poseg v prostor naj ne bi imel vplivov na mehansko odpornost in stabilnost okolice, prav tako naj dela ne bi povzročala emisij strupenih plinov in nevarnih delcev ter emisij nevarnega sevanja, da ne bi prišlo do zastropitve vode in tal. Izvajalec del bo moral poskrbeti, da ne bo napačnega odstranjevanja odpadnih voda, dima, trdnih ali tekočih odpadkov ter da ne bo prisotna vlaga v objektih v okolici nameravane gradnje ali na površinah znotraj njih. Dela morajo biti organizirana tako, da bo onesnaževanje podzemne vode onemogočeno. V času izvajanja del morajo biti predvideni vsi varnostni ukrepi in taka organizacija na gradbišču, da bo preprečeno onesnaževanje voda ali podtalnice, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja ter uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Delo se naj izvaja na utrjenih površinah, kjer se lahko zadrži morebitno razlitje odpadnih snovi. Vsačasna skladišča in pretakališča goriv, olj in maziv ter drugih nevarnih snovi bodo morala biti zaščitena pred možnostjo izliva v tla. V primeru nezgod se bo moralo zagotoviti takojšnje ukrepanje pristojne službe. Po končanih delih se bo moralo odstraniti vse provizorije, potrebne med gradnjo in vsi ostanki začasnih deponij. Vsa odpadna voda, ki bo nastala na gradbišču, se bo morala odvajati v javno kanalizacijsko omrežje, vso tehnološko odpadno vodo, ki ne bo primerna za odvajanje v kanalizacijo, pa bo potrebno predhodno očistiti in odvesti na javni kanal. V nobenem primeru se ne sme odpadne vode odvajati neposredno



na gradišču. Pri sanaciji terena bodo morali biti upoštevani predpisi in standardi, da ne bo prihajalo do povečanih obremenitev okolja.

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 in zahtevah po ustreznem vzdrževanju gradbene in strojne opreme, zato je to tveganje relativno nizko.

Zrak in hrup. 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. 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, št. 121/04 in 59/19) ter Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18 in 59/19).

Odpadki. Zakon o varstvu okolja (Ur. l. RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg in 84/18 – ZIURKOE) in Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Ur. l. RS, št. 34/08) določata, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec bo zavezan, da bo navedeno 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. Posebna skrb bo namenjena tudi spodbujanju ločenega zbiranja odpadkov in ponovni uporabi odpadkov.



7 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI (CBA) – FINANČNA ANALIZA

V okviru tega poglavja je bila narejena finančna analiza stroškov in koristi (t.i. *cost-benefit analiza*, krajše CBA) kot jo predvideva tudi zakonodaja in predpisi s področja izdelave investicijske dokumentacije za projekte javnega sektorja. Namen finančne analize je prikaz denarnih tokov oziroma prejemkov in izdatkov v ekonomski dobi trajanja projekta, ki ima pri investiciji dve fazi; fazo investiranja in fazo izrabe oziroma uporabe javne infrastrukture. Poleg tega je namen **izračun kazalnikov finančne učinkovitosti** investicije oz. projekta s pomočjo statičnih in dinamičnih metod (več o tem tudi v poglavju 11 – kratek prikaz teoretičnih izhodišč) in **posledično ocena finančne učinkovitosti projekta**.

Finančna analiza je pripravljena na varianto »z« investicijo oz. njene podvariante A in B, saj slednje ni smiselno pripravljati za varianto »brez« investicije, ki po svoji naravi ne prinaša nobenih sprememb, posledično pa tudi ne finančnih tokov, ki izhajajo iz investicije.

Izhodišča na katerih je pripravljena finančna analiza so naslednja:

- Stroški investiranja znašajo skupno 3.911.649,87 € brez DDV oz. 4.772.212,84 € z DDV in se razporedijo v obdobju prvih treh let projekta, to je v obdobju 2021-2023, pri čemer se prvo leto predvidi izvedba 25% projekta, v drugem letu 50% projekta in v zadnjem letu 25% izvedba projekta. Vrednost investicijskega dela projekta je povzeta po izdelani tehnični dokumentaciji za javni razpis kot ga je ocenil izdelovalec le te.¹⁹
- Stroške v fazi izrabe infrastrukture, ki so vezani na stroške rednega vzdrževanja in upravljanja z javno infrastrukturo (RV) ocenjujemo v višini okoli 3.050 €/km, pri čemer v prvih 10 letih po investiciji slednji ostajajo na ravni okoli 75% izhodiščne ocenjene vrednosti, v drugih 10 letih na 80% izhodiščne vrednosti in v zadnjem petletnem obdobju na 100% vrednost izhodiščne vrednosti²⁰.
- Ekonomska doba trajanja projekta je 25 let (pričetek v letu 2021 in zaključek 2045).
- Pri diskontiranju na sedanjo vrednost smo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), uporabili 4 % diskontno stopnjo.
- Finančnih koristi (denarnih prihodkov) za proračun občine projekt ne prinaša, zato jih ocenjujemo na 0,00 €, uporabljena je »inkrementalna« metoda analize.
- Vir financiranja investicijskih oz. projektnih odhodkov je proračun Občine Prevalje, s čemer **rezultati finančne analize hkrati predstavljajo tudi oceno vplivov investicije in projekta na javne finance in za proračun občine**.

V nadaljevanju je prikazan finančni tok investicije/projekta ob upoštevanju ekonomske dobe trajanja projekta ter izračunani kazalniki finančne učinkovitosti, posebej za podvarianto A in podvarianto B. Ob koncu je narejena še primerjava rezultatov.

¹⁹ Povzeto po tehnični dokumentaciji izdelovalec: Blan d.o.o., 2020 in NIG d.o.o., 2019.

²⁰ Ocena stroškov RV temelji delno primerjalni metodi (primerjava z občinami s podobnimi lastnostmi cestne mreže, kot npr. Črna na Koroškem, Hoče-Slivnica, Zreče, Vojnik, ipd...), delno pa na zgodovinskih vrednostih za občino Prevalje, ki je v zadnjih letih izkazovala stroške RV v razponu med minimalno 299 tisoč € (leto 2014), pa vse do 405.053 € (leto 2016), pri čemer se je povprečna vrednost RV za dela po Pravilniku o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur. l. RS, št. 38/16) gibala okoli 350.000 €/letno oz. 3.050 €/km ceste.



7.1. Analiza stroškov in koristi – CBA finančna analiza za Varianto A

Kot navedeno v podpoglavju 4.2.1. v okviru variante »z« investicijo – A, le to izvede občina samostojno oziroma preko izbranega izvajalca, zanjo zagotovi financiranje in jo po aktivaciji prevzame v upravljanje. V tem primeru vsi stroški financiranja, vzdrževanja in upravljanja ter tveganja izhajajoča iz navedenega ostanejo na občini. V Tabeli 6 je prikazan finančni tok projekta in diskontirani denarni tok (DCF) za čas ekonomske dobe trajanja projekta, v Tabeli 7 pa še kazalniki učinkovitosti investicijskega projekta (FNSV, FIRR, doba povračila, relativna FNSV). *Skozi izračune zasledujemo vidik občine in vplive na proračun.*

Tabela 6: Finančni tok projekta - podvarianta A in diskontirani saldo projekta (DCF)

Leto	Prilivi v €	Odlivi		saldo denarni tok	DCF diskontirano
		za investicijo	vzdrževanje		
2021	0,00	-1.193.053	-55.820	-1.248.873	-1.200.839
2022	0,00	-2.386.106	-55.820	-2.441.926	-2.257.698
2023	0,00	-1.193.053	-55.820	-1.248.873	-1.110.243
2024	0,00	0,00	-55.820	-55.820	-47.715
2025	0,00	0,00	-55.820	-55.820	-45.880
2026	0,00	0,00	-55.820	-55.820	-44.115
2027	0,00	0,00	-55.820	-55.820	-42.418
2028	0,00	0,00	-55.820	-55.820	-40.787
2029	0,00	0,00	-55.820	-55.820	-39.218
2030	0,00	0,00	-55.820	-55.820	-37.710
2031	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-38.677
2032	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-37.189
2033	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-35.759
2034	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-34.383
2035	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-33.061
2036	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-31.789
2037	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-30.567
2038	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-29.391
2039	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-28.261
2040	0,00	0,00	-59.541	-59.541	-27.174
2041	0,00	0,00	-74.426	-74.426	-32.661
2042	0,00	0,00	-74.426	-74.426	-31.404
2043	0,00	0,00	-74.426	-74.426	-30.197
2044	0,00	0,00	-74.426	-74.426	-29.035
2045	0,00	0,00	-74.426	-74.426	-27.918
Skupaj	0,00	-4.772.213	-1.525.735	-6.297.948	-5.344.088



Tabela 7: Kazalniki finančne učinkovitosti projekta – podvarianta A

KAZALNIK	VREDNOST	KRITERIJ
DENARNI TOK PROJEKTA – KUMULATIVNO (V €)	- 6.297.948	> 0
FINANČNA NETO SEDANJA VREDNOST (FNSV) (V €)	- 5.344.088	> 0
FINANČNA INTERNA STOPNJA DONOSA (FIRR) (V %)	Negativna	> 4%
DOBA POVRAČILA INVESTICIJE (V LETIH)	se ne povrne	-
FINANČNA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST (RFNSV)	-1,2	> 0

Analiza finančne učinkovitosti investicije oz. projekta pokaže, da projekt v svoji ekonomski dobi trajanja ni učinkovit, saj je njegov kumulativni denarni tok negativen, prav tako je negativna neto sedanja vrednost (FNSV) projekta, finančna interna stopnja donosa (FIRR) in finančna relativna neto sedanja vrednost (RFNSV). Investicija se tudi ne povrne, saj ne generira nobenih finančnih prihodkov, ki bi jih lahko ovrednotili v denarju in tako vključili v bilanco. Slednje je pričakovano in običajno za vse investicije v javno gospodarsko infrastrukturo, ki za njeno uporabo ne bremenijo uporabnika (npr. necestninska cesta). V tem primeru govorimo o t.i. prikitem cestninjenju (t.i. shadow toll), kjer se stroški investicije pokrijejo iz proračuna oz. javnih sredstev. Finančna analiza tako v primeru kjer plačilo ni vezano neposredno na uporabo infrastrukture in plačilo uporabnika (kot je to primer po principu »user pay« oz. uporabnik plača) tudi ni posebej smiselna, razen v primeru da služi za izračun t.i. finančne vrzeli in pokrivanje slednje s strani kohezijskih sredstev EU ali pridobivanje katerih drugih nepovratnih sredstev. Učinkovitost investicije oz. projekta pri takšni naravi se zato pokaže oz. poišče v obliki drugih, nedenarnih koristi t.i. družbeno-ekonomske koristi, ki smo jih navedli v podpoglavju 4.3. Nekatere od njih bomo v nadaljevanju tudi kvantificirali ter jih spremenili v posredne koristi investicije za namene ekonomske analize stroškov in koristi (E-CBA). V okviru razlage rezultatov moramo izpostaviti še dve uporabljeni poenostavitvi, in sicer:

- uporabili smo metodo inkrementov, ki pomeni oceno in upoštevanje zgolj tistih kategorij, ki se nanašajo na odseke lokalnih cest in javnih poti predvidenih za obnovo, ne pa tudi ostalega cestnega omrežja,
- poenostavitev, ki se nanaša na stroške financiranja, ki v poslovnoizidnem modelu predstavljajo finančno breme oz. odliv denarja, vendar jih zaradi načina izračuna, ki temelji na diskontiranju, nismo upoštevali, kar pa je tudi v skladu z možnostjo, da občina za financiranje investicije uporabi izključno lastna sredstva.

V nadaljevanju je prikazana finančna analiza učinkovitosti projekta še za podvarianto B, kjer se investicija preda v izvedbo in upravljanje koncesionarju po sistemu JZP, skupaj z rednim vzdrževanjem in upravljanjem cestnega omrežja.



7.2. Analiza stroškov in koristi – CBA finančna analiza za Varianto B

Kot navedeno v podpoglavju 4.2.1. v okviru variante »z« investicijo – B, le to izvede koncesionar, ki ga občina izbere na javnem razpisu. Slednji zagotovi potrebne finančne vire za investicijo in jo po aktivaciji tudi upravlja, prav tako prevzame večino tveganj iz projekta. V Tabeli 8 je prikazan finančni tok projekta in diskontirani denarni tok (DCF), v Tabeli 9 pa še kazalniki učinkovitosti (FNSV, FIRR, doba povračila, RFNSV). Čeprav projekt izvaja koncesionar, tudi v tem primeru **opazujemo učinke z vidika občine**²¹.

Tabela 8: Finančni tok projekta - podvarianta B in diskontirani saldo projekta (DCF)

Leto	Prilivi v €	Odlivi		saldo denarni tok	DCF diskontirano
		za investicijo	vzdrževanje		
2021	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-359.584
2022	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-345.754
2023	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-332.455
2024	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-319.669
2025	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-307.374
2026	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-295.552
2027	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-284.184
2028	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-273.254
2029	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-262.744
2030	0,00	-318.148	-55.820	-373.967	-252.639
2031	0,00	-318.148	-59.541	-377.688	-245.339
2032	0,00	-318.148	-59.541	-377.688	-235.903
2033	0,00	-318.148	-59.541	-377.688	-226.830
2034	0,00	-318.148	-59.541	-377.688	-218.106
2035	0,00	-318.148	-59.541	-377.688	-209.717
2036	0,00	0	-59.541	-59.541	-31.789
2037	0,00	0	-59.541	-59.541	-30.567
2038	0,00	0	-59.541	-59.541	-29.391
2039	0,00	0	-59.541	-59.541	-28.261
2040	0,00	0	-59.541	-59.541	-27.174
2041	0,00	0	-74.426	-74.426	-32.661
2042	0,00	0	-74.426	-74.426	-31.404
2043	0,00	0	-74.426	-74.426	-30.197
2044	0,00	0	-74.426	-74.426	-29.035
2045	0,00	0	-74.426	-74.426	-27.918
Skupaj	0,00	-4.485.176	-1.525.735	-6.297.948	-4.467.500

²¹ Za namene DIIP-a smo trajanja koncesije postavili na 15 let, čemur so prilagojena tudi letna nadomestila koncesionarju. V okviru tega dokumenta se tako ne opredeljujemo o najbolj ustreznem obdobju trajanja koncesije, saj je to vsebina drugih dokumentov v okviru procesa JZP (predvsem t.i. Študije upravičenosti podelitve koncesije, kot to zahteva tudi Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah /ZNKP/ (Ur. l. RS, št. 9/19)).



Tabela 9: Kazalniki finančne učinkovitosti projekta – podvarianta B

KAZALNIK	VREDNOST	KRITERIJ
DENARNI TOK PROJEKTA – KUMULATIVNO (V €)	- 6.297.948	> 0
FINANČNA NETO SEDANJA VREDNOST (FNSV) (V €)	- 4.467.500	> 0
FINANČNA INTERNA STOPNJA DONOSA (FIRR) (V %)	Negativna	> 4%
DOBA POVRAČILA INVESTICIJE (V LETIH)	se ne povrne	-
FINANČNA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST (RFNSV)	-1,2	> 0

Rezultati ocene finančne učinkovitosti projekta tudi pri tej varianti pokažejo, da projekt v svoji ekonomski dobi trajanja ni finančno učinkovit (vsi izračunani kazalniki finančne učinkovitosti so pod postavljenim kriterijem sprejemljivosti). Razloge za to smo navedli že v predhodnem podpoglavju in je takšen rezultat tudi pričakovan, glede na naravo projekta, ki ne bremeni uporabnika neposredno ampak posredno preko fiskalnega bremena. Tudi v tem primeru smo naredili dve poenostavitvi, in sicer:

- uporabili smo metodo inkrementov,
- prav tako v analizi nismo upoštevali upravičenih donosov koncesionarja, ki sicer predstavljajo finančno breme oz. odliv projekta, slednje predvsem iz razloga primerljivosti z podvarianto A, kjer smo prav tako zanemarili podobno finančno kategorijo, to je strošek financiranja v primeru, da občina najame posojilo za izvedbo.

7.3. Primerjava rezultatov finančne analize variant A in B

Glede na rezultate finančne analize se **kot malenkost bolj sprejemljiva izkaže podvarianta B, ki predvideva koncesijsko izvedbo projekta**, saj izkazuje ugodnejšo vrednost kazalnika FNSV. Neposredna finančna prednost, ki jo podvarianta B izkazuje je dejstvo, da se plačila iz občinskega proračuna bolj enakomerno razporedijo skozi celotno obdobje trajanja koncesije²², pri čemer ta prednost ne bi bila vidna v kolikor občina projekt financira s posojilom in odlivi za investicijo ne bremenijo proračuna že v fazi izvedbe. **Prednosti, ki se sicer kažejo pri podvarianti B, so (razen tistih navedenih v točki 4.3) predvsem v tem, da občina ohranja investicijski in kreditni potencial za druge prioritete, saj vire za financiranje investicije, v njeni investicijski fazi, zagotovi koncesionar v celoti.**

²² Za namene DIIP-a smo kot obdobje trajanja koncesije izbrali obdobje 15 let, čemur so prilagojena tudi letna nadomestila koncesionarju in se tako v okviru tega dokumenta ne opredeljujemo o najbolj ustreznem obdobju trajanja koncesije. Slednje je namreč vsebina drugih dokumentov (predvsem Študije upravičenosti podelitve koncesije, kot to predvideva Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah /ZNKP/ (Ur. l. RS, št. 9/19). Prav tako se v tem dokumentu ne sprašujemo o drugih elementih koncesije, kot npr. finančni učinki koncesije, primerno nadomestilo koncesionarju oz. njegova višina, skupna vrednost koncesije, CBA analiza koncesije glede na razpoložljiva sredstva koncedenta, ipd. O vseh navedenih komponentah koncesije mora koncedent pridobiti ustrezne odgovore in strokovne podlage v procesu priprave koncesijskega akta in koncesijske pogodbe ter pred pripravo javnega razpisa za podelitev koncesije.



8 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI (CBA) – EKONOMSKA ANALIZA

V nadaljevanju je predstavljena krajša ekonomska analiza stroškov in koristi predvidene investicijske namere rekonstrukcije in modernizacije izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti v Občini Prevalje. *Ekonomska analiza pomeni nadgradnjo finančne analize, ki se ne ukvarja s posrednimi in nedennarnimi učinki investicije. Nasprotno, se v okviru ekonomske analize zavedamo, da so učinki investicij na gospodarsko, družbeno in okoljsko sfero življenja večplastni in se mnogokrat izrazijo šele posredno, denarne oz. vrednostne učinke pa lahko zgolj ocenimo.* Kadar so posredni ocenjeni učinki pozitivni jih označimo kot koristi (v primeru javnih investicij so to t.i. javne koristi), če pa se pokažejo negativni učinki investicij jih izrazimo kot stroške oz. negativne eksternalije. Gledano makroekonomsko, imajo izdatki za investiranje *multiplikativne*²³ in *akceleratorne*²⁴ učinke na vse ravni narodnega gospodarstva. Učinki investiranja se kot že navedeno kažejo neposredno ali posredno, npr. v obliki izboljšanja gospodarskih zmogljivosti, krepitvi povezav ekonomskih subjektov s trgov, v zmanjšanju transakcijskih stroškov, v izboljšanju napajanja ekonomskih subjektov s produkcijskimi faktorji, v izboljšanju kvalitete bivanja v okviru dobave javnih storitev in dobrin za prebivalce lokalnega okolja itn. Mnogokrat spregledani a nezanimljivi pa so učinki, ki delujejo preko povratne zanke na širše makroekonomsko okolje, kot so npr. vzdrževanje agregatnega povpraševanja na optimalni ravni oz. podpora usklajeni gospodarski rasti, zagon gospodarstva v času negativnih (recesijskih) tendenc in ob prehodu iz enega gospodarskega sistema ali razvojne stopnje v drugo, povečanje proizvodnje in zaposlenosti v ostalih panogah itd.

Vse navedeno od nas zahteva, da posredne in neposredne učinke ovrednotimo in skozi ekonomsko analizo ocenimo ter tako ugotovimo ali je načrtovan projekt oz. investicija sprejemljiva tudi z družbenega vidika oz. ali javne koristi presegajo stroške investicije. Identifikacijo možnih javnih koristi za investicijo v Občini Prevalje smo opravili v okviru podpoglavja 4.3., v nadaljevanju pa bomo nekatere izmed njih še kvantificirali / ovrednotili in jih vključili v ekonomsko analizo stroškov in koristi ter ocenili s kazalniki, in sicer:

- koristi in naslova izboljšane prometne varnosti
- koristi iz naslova pozitivnih vplivov na gospodarsko aktivnost (multiplikativni učinki)
- ostale koristi za uporabnike prometne infrastrukture (prihranki v času, obraba vozil, ipd)

²³ Multiplikativni učinek investicij pomeni, da izdatki za investicije povečujejo BDP ne le za investirani znesek, temveč za več. Multiplikativni oziroma povpraševalni učinek investicij pojasnjuje teorija multiplikatorja, ki temelji na verigi sekundarne potrošnje. Multiplikativnega učinka na potrošnjo nimajo samo investicije, temveč vsak izdatek, v katerega se je spremenil prihranek. Multiplikator lahko definiramo kot povečanje BDP na enoto izdatka. V primeru investicijskega multiplikatorja je to povečanje proizvoda na enoto izdatka za investicije.

²⁴ Model akceleratorja investicij trdi, da so investicije proporcionalne spremembam BDP. Ko je gospodarstvo v oživiljanju, so investicijski izdatki pozitivni, ko je gospodarstvo v upadanju, bodo neto investicije negativne oz. povedano drugače, večja kot je gospodarska aktivnost več ekonomskih subjektov je pripravljeno investirati in prihranke preliti v naložbe, medtem ko v času recesije, naložbe praviloma usahnejo, saj se zdi ekonomskim subjektom tveganje novih investicij preveliko in se zanje odločajo šel ob novem pozitivnem gospodarskem trendu. V tem času je zato še posebej pomembno, da izpad oz. manjko zasebnih investicij nadomestijo javne investicije, ki imajo tako v času recesije še posebno »vzpodbujevalno« vlogo in učinek na ponovno rast BDP.



8.1. Metodologija in ostala izhodišča ekonomske CBA analize in izračuna kazalnikov

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

- kvantificirane javne koristi presegajo kvantificirane stroške projekta
- sedanja vrednost ekonomskih koristi (ENSV) presega neto sedanjo vrednost stroškov,
- ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) je večja od družbene diskontne stopnje,
- razmerje med koristmi in stroški, količnik koristnosti (B/C) – mora biti večji od ena.

Ekonomska ocena stroškov in koristi temelji na podobnih izhodiščih kot finančna analiza in so navedena že v začetku poglavja sedem, pri čemer so narejene nekatere modifikacije za potrebe ocene družbene koristnosti, in sicer:

- družbena diskontna stopnja je postavljena na 5% in je malenkost višja kot finančna²⁵,
- kot javna korist po koncu ekonomske dobe projekta je dodan neodpisan del amortizacije ceste, saj se amortizacijsko obdobje (33 let) razlikuje od ekonomske dobe projekta (25 let). Preostanek vrednosti infrastrukture znaša 990.269 €,
- za obračun investicijskih stroškov in koristi so uporabljene vrednosti brez vključenih posrednih davkov, prvenstveno davka na dodano vrednost (DDV), kot to predvideva tudi metodologija izračuna stroškov in koristi. Posebnih konverzijskih faktorjev nismo izračunavali, saj menimo da ne obstaja tolikšna izkrivljenost trga, ki bi zahtevala konverzijski faktor drugačen od 1,00, prav tako pa je s tem zagotovljena lažja primerjava med variantama glede na njihove vsebinske lastnosti,
- za obračun stroškov rednega vzdrževanja smo vključili zgoj stroške odsekov, ki jih zajema investicija v obnove, predvsem zaradi lažje primerljivosti in ustrežnejšega pogleda na investicijski projekt, ki ga identificira ta dokument,
- za obračun stroškov nadomestil koncesionarju je konverzijski faktor 0,8197, saj gre za opravljanje storitev, ki so obdavčene po stopnji 22% in v ekonomsko analizo javnih koristi in stroškov vstopajo vrednosti brez obračunanega davka.

²⁵ V skladu z Uredbo EU 2015/207, str. 38, poglavje 2.3, podpoglavje 2.31. točka 4, dostopno na <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisaEU?celex=32015R0207#>



8.2. Koristi iz naslova izboljšane prometne varnosti (krajše PV)

Izboljšana prometna varnost je eden izmed temeljnih ciljev investicije in skladen tudi z ostalimi razvojnimi strategijami in resolucijami, saj posledice prometnih nesreč pomenijo velik strošek za gospodarstvo in družbo. Posledice prometnih nesreč so tako materialne, kot nematerialne, to je tiste, ki imajo neposredni učinek na življenje ljudi, ki so utrpeli lažje ali hujše telesne poškodbe ali so v nesreči umrli. Po podatkih Agencije RS za varnost prometa²⁶ znašajo stroški prometne nesreče (podatek za leto 2019) med 6.875 € v primeru da je nastala zgolj materialna škoda in vse do 2.104.777 € v primeru nesreče s smrtnim izidom (upoštevajo vse stroške, to so medicinski stroški, stroški rehabilitacij, izgubljena gospodarska aktivnost oseb, materialna škoda, ipd). Glede na to, da se v občini Prevalje zgodi povprečno okoli 35 prometnih nesreč letno, ki so običajno na srečo z manjšimi posledicami, smo za naše namene stroške teh eksternalnih ocenili kot izhaja iz Tabele 10.

Tabele 10: Ocena javnih koristi iz naslova izboljšane prometne varnosti – občina Prevalje

Vrsta nesreče	Strošek v €	Struktura nesreč v občini	Povprečno število v občini	
	evrov	povprečno	35 letno	
materialna škoda	6.875	40 %	14	
lahka telesna poškodba	36.669	40 %	14	
huda telesna poškodba	254.576	15 %	5,25	
smrt udeleženca	2.104.777	5 %	1,7	
Povprečni strošek na nesrečo v občini Prevalje (ocena v €)				160.842 €
Predvideno zmanjšanje nesreč v občini zaradi izboljšane infrastrukture				- 2 letno
Ocena koristi iz naslova izboljšane prometne varnosti (v €/leto)				321.686 €

Čeprav se zavedamo, da bi lahko ocena temeljila tudi na drugačnih predpostavkah, menimo, da je cilj izboljšanja prometne varnosti dosežen že, če se bo število nesreč zaradi obnovitvenih del, v občini Prevalje zmanjšalo za 2 na letnem nivoju. S tem bi se letno dosegle javne koristi v višini okoli 321 tisoč €, ki jih lahko upotevamo tudi v ekonomski CBA analizi. Ker se po določenem obdobju cestišče izrabi in varnost ponovno poslabša, smo pri analizi upoštevali polno vrednost javnih koristi za prvih deset let ekonomske dobe projekta, nato pa v višini 50% ocene do konca ekonomske dobe projekta. Iz tega naslova bi tako v ekonomski dobi projekta lahko izboljšani varnosti pripisali okoli 5,3 mio € javnih koristi in preprečili okoli 33 nesreč z različnimi izidi, tudi tiste z najhujšimi.

²⁶ Javna Agencija RS za varnost prometa, <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-strozkov-prometnih-nesrec/> in število prometnih nesreč po občinah in vrstah, dostopno na: <http://nesrece.avp-rs.si/>



8.3. Koristi iz naslova pozitivnih vplivov na gospodarsko aktivnost (krajše MP)

Kot navedeno zgoraj ima vsaka investicija pozitivne učinke na gospodarsko aktivnost, saj vzpodbudi potrošnjo v fazi investiranja in pozitivno vpliva na produkcijsko potrošne aktivnosti v svoji aktivni fazi. Ker ocena vseh učinkov ni preprosto določljiva, se v ta namen lahko uporabi model input-output (IO) multiplikatorjev²⁷, ki pokažejo neposredne in posredne vplive investicije na vse sektorje gospodarstva preko produkcijsko potrošnih verig. Poznamo več vrst multiplikatorjev, in sicer proizvodni, dohodkovni, fiskalni, multiplikator zaposlenosti, dodane vrednosti, itd. Vsak izmed njih za svoj namen meri spremembo ekonomske kategorije v vseh dejavnostih, če se poveča poraba v dejavnosti »x« za 1 enoto. Poleg multiplikatorjev na osnovi IO tabel poznamo še t.i. *Keynsov splošni multiplikator*, ki meri zgolj skupni učinek na celotno gospodarstvo. Za nas je najbolj primeren multiplikator, ki pokaže učinke infrastrukturnih investicij. Bhatta in Drennan (2003) npr. navajata, da so učinki slednjih vidni v obliki povečanja proizvodnje, produktivnosti, nižjih stroškov, povišanih dohodkov in zaposlenosti, višji vrednosti nepremičnin in splošni povišani kakovosti življenja. Glede na to, da največji del vrednosti investicijskih del izvira iz gradbenih del, bomo za naše namene kot primarnega vzeli podatek o enostavnem proizvodnem multiplikatorju gradbeništva, ki po zadnjih podatkih izračuna SURS znaša 2,15. Slednje bi pomenilo, da vsak evro porabljen za investicijo v nadaljevanju pomeni dodatnih 2,15 evrov povečane proizvodne porabe v ostalih dejavnostih. Ocenjujemo, da vse koristi multiplikativnega učinka ne bodo ostale v Občini Prevalje, prav tako ne bodo vse koristi vidne v letih investiranja ampak tudi kasneje. investiranja. Glede na to smo predpostavili, da se okoli 15% koristi multiplikatorja prelije v gospodarstvo lokalnega okolja in se porazdeli v letih gradnje in po njej, predvidoma med leti 2022 in 2031, torej v desetletnem obdobju. Poenostavljeno oceno javnih koristi iz naslova multiplikatorja razberemo iz Tabele 11.

Tabela 11: Ocena javnih koristi iz naslova povečane gospodarske aktivnosti (multiplikator)

Proizvodni multiplikator	2,15
Vrednost investicije brez DDV	3.911.650 €
Učinek multiplikatorja - celotni	8.410.047 €
Ocena koristi za lokalno okolje	15 %
Učinek multiplikatorja - lokalni	1.261.507 €
Učinek multiplikatorja - letno	126.151 €

²⁷ Vrednosti input-output multiplikatorjev občasno izračunava in objavlja SURS (npr. Input-output tabele ponudbe in porabe, 2020), www.surs.si in povzeto po Geršak (2016).



8.4. Ostale koristi za uporabnike prometne infrastrukture (krajše OK)

Poleg navedenih in ocenjenih javnih koristi investicije v obnovo prometne infrastrukture v občini s področja varnosti in višje gospodarske aktivnosti, lahko kot posredne javne koristi navedemo še naslednje koristi za uporabnika oz. okolje:

- znižanje stroškov vzdrževanja vozil in goriv za uporabnike, saj boljše prometne povezave zagotavljajo nemoten promet z manj negativnimi vplivi mobilnosti
- prihranki v času potovanja, ki se kažejo v hitrejši in bolj tekoči vožnji po vozišču, ki je obnovljeno,
- razbremenitev okolja, saj se po modernizaciji cestišča in odvodnjavanja zmanjša onesnaževanje s prahom, izpušnimi plini in neustrezno odvedenimi odpadnimi vodami, ki so onesnažene zaradi prometne aktivnosti

Zgoraj naštetе koristi nismo posebej ocenjevali, saj nimamo podatkov o povprečnem dnevnem prometu in vrsti vozil, prav tako tudi ne meritev, ki bi prikazovale obstoječe stanje. Kljub temu menimo, da je ustrezno, če vsaj minimalni znesek v korelaciji s številom prebivalcev v občini pripišemo tudi zgoraj navedenim koristim in jih vključimo v ekonomsko analizo CBA. Znesek, ki ga vključujemo je prikazan v Tabeli 12 spodaj.

Tabela 12: Ostale koristi za uporabnike obnovljene prometne infrastrukture – ocena

Število prebivalcev v občini Prevalje	6.830
Prihranki zaradi ostalih koristi 2024 – 2034 (€/prebivalca)	5,00 €
Prihranki zaradi ostalih koristi 2035 – 2045 (€/prebivalca)	2,50 €
Prihranki zaradi ostalih koristi 2024 – 2034 (skupaj v €/leto)	34.150,00 €
Prihranki zaradi ostalih koristi 2035 – 2045 (skupaj v €/leto)	17.075,00 €
Prihranki zaradi ostalih koristi 2024 – 2045 (skupaj v €)	563.475,00 €

Kot lahko razberemo iz Tabele 12 so ocenjeni prihranki iznaslova ostalih koristi za uporabnike v višini 5 € na prebivalca občine za obdobje prvih deset let po predaji investicije v uporabo, nato pa se prepolovijo in zadnjih deset let ostajajo na ravni 2,5 € na prebivalca občine. V tem okviru so skupne javne koristi za uporabnike in občino, ki jih vključujemo v ekonomsko analizo stroškov in koristi, skupno ocenjene na okoli 563.475 € v času ekonomske dobe trajanja projekta.



8.5. Ekonomska analiza stroškov in koristi s kazalniki – podvarianta A

V nadaljevanju je prikazana ekonomska analiza stroškov in koristi z vidika družbeno-ekonomske sprejemljivosti variante A, pri čemer najprej prikazujemo tabelo kvantificiranih javnih koristi, nato pa še izračun ustreznih kazalnikov, to so ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV), ekonomska interna stopnja donosa (EIRR), doba povračila investicije, relativna ENSV ter količnik koristnosti projekta (B/C).

Tabela 13: Ekonomske koristi in stroški podvariante A, v obdobju med 2021 – 2045 v €

Leto	Ekonomske koristi (B)			Ekonomski stroški (C)		saldo	DCF
	MK	PV	OK	RV	INV	B-C	Disk B-C
2021	0,00	0,00	0,00	-45.754	-977.912	-1.023.666	-974.920
2022	126.151	0,00	0,00	-45.754	-1.955.825	-1.875.428	-1.701.068
2023	126.151	0,00	0,00	-45.754	-977.912	-897.516	-775.308
2024	126.151	321.686	34.150	-45.754	0,00	436.233	358.890
2025	126.151	321.686	34.150	-45.754	0,00	436.233	341.800
2026	126.151	321.686	34.150	-45.754	0,00	436.233	325.524
2027	126.151	321.686	34.150	-45.754	0,00	436.233	310.022
2028	126.151	321.686	34.150	-45.754	0,00	436.233	295.259
2029	126.151	321.686	34.150	-45.754	0,00	436.233	281.199
2030	126.151	321.686	34.150	-45.754	0,00	436.233	267.809
2031	126.151	321.686	34.150	-48.804	0,00	433.182	253.273
2032	0,00	321.686	34.150	-48.804	0,00	307.032	170.967
2033	0,00	321.686	34.150	-48.804	0,00	307.032	162.825
2034	0,00	321.686	34.150	-48.804	0,00	307.032	155.072
2035	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	62.106
2036	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	59.149
2037	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	56.332
2038	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	53.649
2039	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	51.095
2040	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	48.662
2041	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	41.965
2042	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	39.967
2043	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	38.063
2044	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	36.251
2045	0,00	160.843	965.354	-61.005	0,00	1.065.192	314.554
Skupaj	1.261.507	5.307.814	1.511.754	-1.250.603	-3.911.650	2.918.823	273.136

MK – koristi multiplikatorja / PV – koristi iz naslova boljše prometne varnosti / OK – ostale koristi



Tabela 14: Kazalniki ekonomske učinkovitosti projekta – podvarianta A

KAZALNIK	VREDNOST	KRITERIJ
EKONOMSKA NETO SEDANJA VREDNOST (ENSV) (V €)	+273.136	> 0
EKONOMSKA INTERNA STOPNJA DONOSA (EIRR) (V %)	+5.90%	> 5%
DOBA POVRAČILA INVESTICIJE (V LETIH)	9,5 let	Min
EKONOMSKA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST (RENSV)	0,08	> 0
KOLIČNIK KORISTNOSTI PROJEKTA (B/C)	1,27	> 1

Rezultati analize in kazalnikov ekonomske učinkovitosti projekta pokažejo, da je projekt z vidika ekonomske učinkovitosti sprejemljiv po vseh ekonomskih merilih oz. kazalnikih, kot predstavljeno v Tabeli 14 in kot jih zahteva zakonodaja. Družbeno-ekonomske javne koristi zagotavljajo projektu pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost in so višje od ekonomskih stroškov projekta (ob predpostavki, da izvedba projekta ne prinaša novih negativnih eksternalij, kar zagotavlja tudi opis izvedbe projekta, ki mora upoštevati vse veljavne standarde in predpise pri izvajanju tovrstnih projektov). Prav tako je za projekt ugodna ekonomska interna stopnja donosa (EIRR), ki znaša +5,90 % in je višja od predpisane 5% stopnje. Od predpisanega kriterija je višja tudi vrednost kazalnika ekonomske relativne neto sedanje vrednosti (ERNSV), ki znaša 0,08, večji od 1 pa je tudi količnik koristnosti projekta (B/C), ki znaša 1,27 in lahko ugotovimo, da so ocenjene javne koristi projekta za +27% višje od ocenjenih javnih stroškov projekta.

Ob tem je potrebno omeniti, da je bila ocena ekonomskih koristi in stroškov za podvarianto A pripravljena na predpostavki, da občina financira izvedbo investicijskih del v prvih treh letih po začetku projekta in to s svojimi sredstvi. V okviru te podvariante so sicer mogoče modifikacije, ki izhajajo iz predpostavk, da občina investicije ne izvede takoj in v celoti, ampak jo izvaja glede na svoje tekoče finančne zmožnosti in/ali pa da se za investicijo zadolži ter s tem ublaži neposredni pritisk na tekoči proračun oziroma zmanjša tekoče ekonomske stroške projekta (podobno kot je to rezultat prenosa finančnih obveznosti in tveganj na koncesionarja v podvarianti B). Glede na navedeno se ekonomski kazalci učinkovitosti projekta izvedenega v okviru podvariante A lahko izboljšajo in se počasi približujejo tistim, ki jih izkazuje podvarianta B, vendar menimo, da zaradi omejitev proračuna občine da se zadolži za te namene ter zaradi ostalih razvojnih prioritet občine, ni smiselno dodatno zadolževanje občine Prevalje za te namene, v kolikor lahko v projekt vključi zasebnega partnerja, koncesionarja, ki prevzame breme financiranja projekta.



8.6. Ekonomska analiza stroškov in koristi s kazalniki – podvarianta B

V nadaljevanju je prikazana ekonomska analiza stroškov in koristi z vidika družbeno-ekonomske sprejemljivosti variante B, pri čemer najprej prikazujemo tabelo kvantificiranih javnih koristi, nato pa še izračun ustreznih kazalnikov, to so ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV), ekonomska interna stopnja donosa (EIRR), doba povračila investicije, relativna ENSV ter količnik koristnosti projekta (B/C).

Tabela 15: Ekonomske koristi in stroški podvarainte B v obdobju med 2021 – 2045 v €

Leto	Ekonomske koristi (B)			Ekonomski stroški (C)		saldo	DCF
	MK	PV	OK	RV	INV	B-C	Disk B-C
2021	0,00	0,00	0,00	-45.754	-260.777	-306.530	-291.934
2022	118.563	0,00	0,00	-45.754	-260.777	-180.380	-163.610
2023	118.563	0,00	0,00	-45.754	-260.777	-180.380	-155.819
2024	118.563	321.686	34.150	-45.754	-260.777	175.456	144.348
2025	118.563	321.686	34.150	-45.754	-260.777	175.456	137.474
2026	118.563	321.686	34.150	-45.754	-260.777	175.456	130.928
2027	118.563	321.686	34.150	-45.754	-260.777	175.456	124.693
2028	118.563	321.686	34.150	-45.754	-260.777	175.456	118.756
2029	118.563	321.686	34.150	-45.754	-260.777	175.456	113.101
2030	118.563	321.686	34.150	-45.754	-260.777	175.456	107.715
2031	118.563	321.686	34.150	-48.804	-260.777	172.406	100.802
2032	0,00	321.686	34.150	-48.804	-260.777	46.255	25.757
2033	0,00	321.686	34.150	-48.804	-260.777	46.255	24.530
2034	0,00	321.686	34.150	-48.804	-260.777	46.255	23.362
2035	0,00	160.843	17.075	-48.804	-260.777	-131.663	-63.332
2036	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	59.149
2037	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	56.332
2038	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	53.649
2039	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	51.095
2040	0,00	160.843	17.075	-48.804	0,00	129.114	48.662
2041	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	41.965
2042	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	39.967
2043	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	38.063
2044	0,00	160.843	17.075	-61.005	0,00	116.913	36.251
2045	0,00	160.843	1.007.344	-61.005	0,00	1.065.192	314.554
Skupaj	1.185.631	5.307.814	1.553.744	-1.250.603	-3.911.649	2.918.823	1.116.457

MK – koristi multiplikatorja / PV – koristi iz naslova boljše prometne varnosti / OK – ostale koristi



Tabela 16: Kazalniki ekonomske učinkovitosti projekta – podvarianta B

KAZALNIK	VREDNOST	KRITERIJ
EKONOMSKA NETO SEDANJA VREDNOST (ENSV) (V €)	+1.116.457	> 0
EKONOMSKA INTERNA STOPNJA DONOSA (EIRR) (V %)	+18,12%	> 5%
DOBA POVRAČILA INVESTICIJE (V LETIH)	3,5 let	Min
EKONOMSKA RELATIVNA NETO SEDANJA VREDNOST (RENSV)	0,41	> 0
KOLIČNIK KORISTNOSTI PROJEKTA (B/C)	1,67	> 1

Rezultati analize in kazalnikov ekonomske učinkovitosti projekta pokažejo, da je projekt z vidika ekonomske učinkovitosti sprejemljiv po vseh ekonomskih merilih oz. kazalnikih, kot predstavljeno v Tabeli 14 in kot jih zahteva zakonodaja. Družbeno-ekonomske javne koristi zagotavljajo projektu pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost (ENSV) in so višje od ekonomskih stroškov projekta (ob predpostavki, da izvedba projekta ne prinaša novih negativnih eksternalij, kar zagotavlja tudi opis izvedbe projekta, ki mora upoštevati vse veljavne standarde in predpise pri izvajanju tovrstnih projektov). Prav tako je za projekt ugodna ekonomska interna stopnja donosa (EIRR), ki znaša +18,12% in je tako precej višja od predpisane 5% stopnje. Od predpisanega kriterija je višja tudi vrednost kazalnika ekonomske relativne neto sedanje vrednosti (ERNSV), ki znaša 0,41, večji od 1 pa je tudi količnik koristnosti projekta (B/C), ki znaša 1,67 in lahko ugotovimo, da so ocenjene javne koristi projekta za +67% višje od ocenjenih javnih stroškov projekta.

8.7. Primerjava rezultatov ekonomske analize med varianto A in varianto B

Primerjava rezultatov ocene ekonomske upravičenosti podvariant pokaže, da po vseh izračunanih kazalnikih podvarianta B izkazuje boljše sliko, saj je njena ENSV višja kot pri varianti A, prav tako je precej višja EIRR (v okviru podvariante le 5,90 %, pri podvariantri B pa preko 18%), ustrežnejši pa je tudi količnik koristnosti projekta (B/C). Kljub temu ni odveč, da ponovimo že zgoraj zapisano, da je ocena ekonomskih koristi in stroškov za podvariante A pripravljena na predpostavki, da občina financira izvedbo zgolj s svojimi sredstvi in ne ocenjujemo možnih različic, da npr. občina obnove izvaja postopoma glede na finančne zmožnosti in/ali pa da se za investicijo zadolži ter s tem ublaži neposredni pritisk na letne odlive proračuna. Glede na navedeno se ekonomski kazalci učinkovitosti podvariante A sicer lahko izboljšajo, vendar menimo, da zaradi omejitev proračuna občine ter zaradi ostalih razvojnih prioritet in pristojnosti občine, ni smiselno dodatno zadolževanje za te namene, v kolikor se lahko v projekt vključi zasebnega partnerja. V okviru navedenega se zato kot ustrežnejša kaže izvedba projekta v okviru podvariante B – koncesijska izvedba z vključitvijo zasebnega partnerja v projekt.



9 TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IZVEDBE INVESTICIJE

9.1 Kvalitativna presoja tveganj projekta

V okviru presoje tveganj podajamo oceno možnih sprememb dosežkov (ciljev) projekta kot so bili predvideni v predhodnih poglavjih in se lahko spremenijo zaradi identificiranih in realiziranih tveganj projekta. Tveganja na projektu so različna, njihovo poznavanje pa je pomembno zaradi obvladovanja negotovosti, ki je spremljevalec investicijskih projektov. Nekatere glavne skupine tveganj oz. negotovosti so zapisane tudi v *Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ* (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), in jih za namene tega dokumenta povzemamo ter **izdelamo njihovo kvalitativno presojo**. V primeru, da se posamezno tveganje pri varianti kaže kot zelo verjetno, mu dodelimo vrednost 2, v primeru, da je tveganje mogoče, vendar ne zelo verjetno mu dodelimo vrednost 1, v primeru pa da tveganja ni ali je malo verjetno, mu dodelimo vrednost 0. Poleg možnosti realizacije tveganja je pomemben tudi njihov vpliv na dosežke projekta. V kolikor je ta vpliv velik in realizacija tveganja pomembno ogrozi dosežke projekta, bomo takšno tveganje označili z oznako 2, v kolikor je vpliv majhen, dosežki pa manj ogroženi, ga bomo označili z vrednostjo 1, in v kolikor realizacija posameznega tveganja v ničemer ne ogroža dosežkov projekta, ga bomo označili kot »nepomembno« in mu dodelili vrednost 0. Tveganja za katera menimo, da se jih lahko identificira kot projektna tveganja so razdeljena v skupine I-IV in so naslednja:

- **Skupina I: tveganja povezana z načrtovanjem oz. razvojem projekta;** priprava investicijske dokumentacije, vključno s podlagami na področju prostora, pridobivanja soglasij, vključno z odkupi in pridobivanjem zemljišč, priprava razpisa in razpisnih pogojev, izvedba razpisa in priprava zakonskih podlag, izbira izvajalca, ipd,
- **Skupina II: tveganja povezana z izvedbo;** so predvsem dejavniki povezani z gradnjo ter financiranjem gradnje, kar je povezano s finančnimi tveganji, organizacijskimi tveganji, tveganji tehnične izvedbe in tveganji izhajajočih iz okolja ter narave projekta (npr. geologija, zahtevnost terena, vremenske razmere, ipd), tveganja slabe izvedbe del (npr. neustrezna materialna in kadrovska opremljenost izvajalca, slaba koordinacija dela, tveganja slabega nadzora, ipd),
- **Skupina III: tveganja povezana z obratovanjem oz. upravljanjem projekta;** večina tveganj kot so prisotna že v fazi izvedbe, pa tudi dodatna tveganja neustreznega upravljanja z infrastrukturo, tveganja slabega vzdrževanja infrastrukture, slaba strokovna in materialna usposobljenost izvajalcev vzdrževanja, poslovne in finančne težave izvajalca, tveganje moralnega hazarda zaradi želje po večjem donosu, ipd,
- **Skupina IV: splošna tveganja projekta;** poleg navedenega so v projektu lahko prisotna še druga tveganja, ki so bolj splošne narave in povezana z dogajanjem v okolju, kot npr. politična, gospodarska, družbena, ipd...

Oceno tveganj in njihovo rangiranje smo izvedli zgolj za podani podvarianti A in B, saj tveganj s področja investicije v primeru variante »brez« investicije, ni.



Tabela 17: Analiza in ocena tveganj na projektu - primerjava podvariant A in B

Tveganje	Podvarianta A		Podvarianta B	
	vpliv	verjetnost	vpliv	verjetnost
Skupina I				
- Priprava strokovnih in pravnih podlag	1	0	1	0
- Pridobivanje soglasij, odkupi, ipd...	2	1	2	1
- Potrditev na organih občine	2	1	2	2
- Izvedba javnega razpisa	1	1	1	1
Skupina II				
- Finančna in poslovna tveganja	2	2	2	0
- Organizacija in kadri	1	2	1	0
- Izvedba investicije	2	0	2	1
Skupina III				
- Finančna in poslovna tveganja	2	2	2	1
- Organizacija in kadri	1	2	1	0
- Kvalitetna izvedba storitev RV	1	1	1	1
Skupina IV				
- Politična tveganja	2	1	2	2
- Gospodarska tveganja	1	1	1	1
- Družbena tveganja	0	0	0	0
	Skupaj - ocena	14	Skupaj - ocena	10

Rezultati analize tveganj na projektu pokažejo, da je v prvi skupini tveganj največ verjetnosti za njihovo izpolnitev, posledično pa tudi za nedoseganje ciljev projekta, povezano s procesom potrjevanja projekta na organih občine oz. v okviru iskanja politične podpore projektu. Tudi sicer je ta točka v prvi skupini tveganj najbolj občutljiva, saj ni nujno, da investicijska namera doseže tudi zadostno politično podporo za izvedbo. Gre za fazo projekta, kjer je potrebna dobra in transparentna komunikacija, da se proces izpelje tako, da je zanj mogoče pridobiti kar najširšo podporo, saj njegovi učinki segajo v obdobje preko enega političnega mandata, odgovornost za pravo odločitev pa zato še toliko bolj pomembna. V drugi skupini tveganj so najbolj izpostavljena finančna in poslovna tveganja, kjer vidimo prednost v primeru podvariante B. Podobno prednost podvariante B je zaznati tudi pri organizaciji in kadrovski podpori projektu. V okviru tretje skupine tveganj so verjetnosti za njihovo realizacijo razporejena podobno kot v drugi skupini tveganj, pri čemer vseeno dopuščamo možnost, da v okviru podvariante B pride do morebitnega poslabšanja v finančnem in siceršnjem poslovanju privatnega partnerja. Zaradi tega je še toliko bolj pomemben izbor privatnega partnerja in ocena njegove bonitete. V zadnji skupini tveganj je nekoliko več verjetnosti za njihovo izpolnitev v okviru podvariante B, kljub temu pa skupna ocena pokaže, da je verjetnost za izpolnitev tveganj nagnjena bolj na stran podvariante A oz. so v okviru podvariante B lažje obvladljiva.



9.2 Analiza občutljivosti kritičnih spremenljivk projekta

Poleg analize in kvalitativne presoje tveganj, v nadaljevanju izvedemo še občutljivostno analizo, ki se osredotoča na »kritične spremenljivke«, torej kvantificirane parametre projekta in vplive njihovih sprememb na izbrane kazalce ekonomske učinkovitosti (ENSV in EIRR). Ob tem se osredotočamo zgolj na parametre ekonomske analize stroškov in javnih koristi, ne pa tudi na kazalce finančne analize, saj kazalci finančne analize že po obstoječih parametrih ne dosegajo zadovoljivih vrednosti oziroma so negativni. V okviru občutljivostne analize smo opazovali, kaj se zgodi z vrednostmi izbranih ekonomskih kazalcev učinkovitosti projekta v kolikor se identificirane »kritične spremenljivke« projekta spremenijo za 1%, in sicer v smeri za katero ocenjujemo da pomeni tveganje za realizacijo dosežkov projekta. Identificirane »kritične spremenljivke« našega projekta so naslednje:

- stroški oz. vrednost investicije kot ocenjena s strani projektanta (C INV),
- stroški oz. vrednost rednega vzdrževanja cestne infrastrukture na letni ravni (C RV),
- javne koristi projekta iz naslova prometne varnosti in ostale koristi za uporabnike (B).

Rezultati analize po posameznih podvariantah A in B ter glede na identificirane »kritične spremenljivke«, so prikazani v Tabeli 18.

Tabela 18: Analiza in ocena občutljivosti ekonomske učinkovitosti projekta – primerjava²⁸

Δ C INV	Δ C RV	Δ B	Podvarianta A		Podvarianta B	
			ΔENSV	ΔEIRR	ΔENSV	ΔEIRR
1,00	0,00	0,00	-8,58	-0,08	-1,34	-0,29
0,00	1,00	0,00	-2,50	-0,02	-0,61	-0,09
0,00	0,00	-1,00	-12,08	-0,11	-2,96	-0,39
1,00	1,00	0,00	-11,08	-0,11	-1,96	-0,38
1,00	1,00	-1,00	-23,16	-0,21	-4,91	-0,77

Simulacija sprememb vrednosti v kritičnih spremenljivkah pokaže, da je podvarianta A nekoliko bolj občutljiva in posledično manj stabilna na spremembe kot podvarianta B. Predvsem se slednje opaža pri spremembi ENSV, saj se njena vrednost že ob 1% spremembi kritične spremenljivke spremeni tudi za več kot 5%, kar nam služi kot referenčna sprememba ocene občutljivosti. Podvarianta A je še posebej občutljiva na hkratno poslabšanje vseh kritičnih spremenljivk. Meja pri kateri kazalci ENSV in EIRR padejo pod sprejemljivo raven, so pri podvarianti A postavljene pri 11,5% spremembi stroškov INV, okoli +40% spremembi stroškov RV oz. -8,3% spremembi javnih koristi projekta oz. relativno nižje pri sočasnem poslabšanju teh spremenljivk. Po drugi strani, spremembe v ENSV in EIRR podvariante B niso posebej kritične in tudi pri visokih vrednostih sprememb kritičnih spremenljivk (npr. nad +-20%) ne padejo pod meje sprejemljivosti.

²⁸ Spremembe ENSV opazujemo kot relativne spremembe, spremembe EIRR pa kot absolutne.



10 SKLEPNE UGOTOVITVE S PREDLOGOM SMISELNOSTI IZVEDBE INVESTICIJE IN VARIANT

Občina Prevalje razpolaga in upravlja z občinsko cestno infrastrukturo v obsegu 113.861 km, pri čemer je kategoriziranih lokalnih cest (LC) za 56.042 m, zbirnih krajevnih cest (LZ) za 2.281 m, javnih poti (JP) za 54.100 m in javnih poti za kolesarje (KJ) za 1.438 m. Glede na Zakon o lokalni samoupravi (Ur. l. RS, št. 94/07 – UPB, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE), je ena izmed občinskih izvornih nalog tudi skrb za gradnjo in vzdrževanje lokalne cestne mreže, kar občanom in obiskovalcem zagotavlja varno in ustrezno mobilnost, medsebojno povezljivost, ohranja enakomerno poseljenost ter omogoča ustrezne pogoje za izvajanje gospodarskih in družbenih aktivnosti v občini. Glede na obstoječe stanje cestne infrastrukture je bilo ugotovljeno, da kar nekaj odsekov cestne mreže v občini ne zmore več zagotavljati zgoraj navedenega, ker so bodisi dotrajani, tehnično neustrezni ali poddimenzionirani. **V tem okviru je občina izrazila investicijsko namero, da se pristopi k rekonstrukciji izbranih odsekov cestne mreže, v skupni dolžini 24.402 m, pri čemer gre za pet odsekov lokalnih cest v skupni dolžini 12.859 m in štiri odseke javnih poti v skupni dolžini 11.543 m.** Predhodno je bila pripravljena tehnična dokumentacija na ravni PZR in PZI, kjer je bilo ugotovljeno obstoječe stanje in opredeljeni ukrepi, ki so potrebni za obnovo izbranih cestnih odsekov do te mere, da bi le ti lahko ponovno služili svojemu prvotnemu namenu. **Vrednost gradbenih in inženirskih del za vrnitev dotrajanih in neustreznih odsekov v ustrezno stanje je bila s pomočjo projektantskih izračunov del ocenjena na okoli 3,91 mio € (brez DDV), pri čemer se v glavnem rekonstruirajo vozišča, uredijo odtoki in odvodnjavanje ter izvede ustrezne navezave na obstoječe priključke.**

Podana investicijska namera je bila preko tega dokumenta preverjena tako, kot to zahteva zakonodaja, predvsem pa Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10, 27/16). **Preverjena je bila skladnost investicijske namere z obstoječimi razvojnimi strategijami, cilji in politikami tako na nacionalni, regionalni kot na občinski ravni, nato pa analizirane tri variante za doseg ciljev investicijske namere, in sicer; varianta kjer ne pride do izvedbe investicije, varianta kjer se investicija izvede v okviru upravljalca cestne mreže, to je občine in varianta kjer se investicijska namera realizira s pomočjo zasebnega partnerja v okviru koncesijske izvedbe projekta.** Za vsako izmed variant so bile analizirane njene morebitne prednosti in slabosti, ki so bile izražene bodisi v opisni (kvalitativni) obliki ali pa v obliki merljivih kategorij (izračunanih kazalnikov). Narejene so bile tudi primerjave med variantami, predvsem z vidika učinkovitih možnosti, da se s posamezno varianto doseže čim več postavljenih ciljev projekta, ob upoštevanju danih omejitev in tveganj na področju razvoja, organizacije, financiranja, izvedbe in upravljanja s projektom. Postavljena so bila ustrezna merila, ki jih mora dosegati predlagana varianta, kot npr. modernizacija dotrajane in neustrezne infrastrukture, izboljšana prometna varnost, mobilnost in povezljivost, pozitivni vplivi in zmanjšanje negativnih eksternalij na gospodarstvo, družbo in okolje ter predvsem merilo izpolnjevanja predpisov s področja prometne varnosti in cestne infrastrukture. Poleg navedenega so se kot merila postavili še optimalni stroški izvedbe in upravljanja s projektom, obremenitev letnega proračuna in občinskih financ, čas izvedbe investicije in možnosti zagotavljanja finančnih virov.



Poleg kvalitativnih (opisnih) meril, so se predlagane variante preverile tudi glede na izpolnjevanje kvantificiranih meril, to so merila, ki jih lahko številčno ovrednotimo, kot npr. kazalniki stroškov in koristi v okviru finančne in ekonomske analize ter kazalniki učinkovitosti investicijskih projektov, kot so finančna in ekonomska neto sedanja vrednost, interna stopnja donosa, doba povračila vložkov ter kazalnik koristnosti projekta za družbo, okolje in gospodarstvo. Ob koncu je bila narejena še analiza občutljivosti in identifikacija tveganj kritičnih faz in spremenljivk projekta.

Rezultati opravljene celovite analize izražene investicijske namere, po posameznih variantah, pokažejo, da je izvedba investicije v obnove izbranih odsekov lokalnih cest in javnih poti, smiselna ter nujna, v kolikor želimo doseči postavljene cilje in usklajenost z zakonodajo ter strateškimi in razvojnimi dokumenti države, regije ter občine. **Investicija po finančnih kazalnikih sicer ne prinaša neposrednih pozitivnih denarnih učinkov,** saj gre za odseke javnih in necestninskih cest, **vendar je mogoče identificirati druge, t.i. posredne javne koristi, ki odtehtajo identificirane finančne in družbene stroške projekta. Glede na to menimo, da podana varianta, ki ne predvideva izvedbe investicije, ni primerna in se kot ustreznjša kaže odločitev za eno izmed podvariant »z« investicijo.**

Variante, kjer se investicijska namera realizira, torej podvariante A in B, se razlikujejo predvsem po načinu izvedbe, glavni razmislek ob njuni medsebojni primerjavi pa temelji na možnosti obvladovanja projektnih tveganj in zagotavljanju virov financiranja. V okviru podvariante A namreč večina projektnih tveganj in zagotavljanje finančnih virov za investicijo ostaja na javnem sektorju, medtem ko v okviru podvariante B večino tveganj in obvezo zagotavljanja finančnih virov za izvedbo projekta, prevzame zasebni partner. **Glede na rezultate medsebojnih primerjav po več kriterijih se zato kot ustreznjša pokaže odločitev za podvarianto B, torej izvedba projekta po konceptu JZP.**

Prednosti podvariante B se kažejo predvsem v ohranjanju finančnih in kreditnih potencialov občine za financiranje drugih razvojnih in tekočih nalog ter v prenosu večine projektnih tveganj na koncesionarja (predvsem finančnih, organizacijskih in izvedbenih). Občina se v okviru te variante razbremeni neposrednega in takojšnjega pritiska na proračun, saj investicijo v fazi izvedbe financira zasebni partner, občina pa mu sredstva povrne preko enakomernih letnih plačil v daljšem obdobju trajanja koncesijskega razmerja. **Ob tem je smiselno, da se v okviru koncesije za izvedbo gradbenih del, zasebnemu partnerju prenese v upravljanje in vzdrževanje še preostala cestna mreža tako, da se mu podeli posebna pravica za izvajanje javne službe rednega vzdrževanja cest na območju občine, kot to sicer dopušča in omogoča Zakon o gospodarskih javnih službah (Ur. l. RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGS40).** S tem občina uredi izvajanje javne službe na celovit način, koncesionar pa je v celoti odgovoren za upravljanje s projektom in cestno infrastrukturo v času trajanja koncesijskega razmerja.

Glede na navedeno ugotavljamo, da je izvedba investicijske namere smiselna, zato se predlaga izbira ene izmed variant »z« investicijo ter nadaljevanje postopkov za realizacijo projekta, to je priprava ostale investicijske in projektne dokumentacije ter izvedba ustreznega javnega razpisa v skladu z navedenim časovnim načrtom.



11 PRILOGA - KRATEK PRIKAZ TEORETIČNIH IZHODIŠČ

Koncept javno-zasebnega partnerstva

Javno zasebna partnerstva (JZP) se v Sloveniji počasi a vse bolj uveljavljajo kot način financiranja in obvladovanja tveganj večjih infrastrukturnih projektov v javnem sektorju. Slednje je še posebej zanimivo v času omejenih proračunskih možnosti financiranja lokalnega razvoja to je v času gospodarskih kriz oz. obdobju krčenja gospodarske aktivnosti. Poleg navedenega je drugi zanimiv vidik sodelovanja zasebnega sektorja v obvladovanjih tveganj, ki jih (ob pogoju dobre usposobljenosti) zasebni sektor obvladuje bolje kot to (predvsem zaradi druge narave delovanja in kadrovske ter materialne virov) lahko stori javni sektor. Slednji se lahko zato osredotoča zgolj na nadzor izvajanja projekta oz. storitve, ki ga za plačilo ali za pravico do uporabe, izvede ter upravlja zasebni partner. V osnovi poznamo več vrst oz. oblik javno zasebnih partnerstev, v grobem pa bi jih lahko razvrstili v tiste najenostavnejše oblike, kjer gre zgolj za sklepanje pogodb javnega z zasebnim sektorjem o opravljanju določenih storitev, ki so v javnem interesu, do najbolj razširjenih in kompleksnih, kjer se zasebnemu partnerju podeli pravica do uporabe oz. izrabe določenega predmeta koncesije, ki je na primer lahko v obliki »izvajanja storitve javne službe« ali v obliki izgradnje določene javne infrastrukture ter posledično pravica do njene izrabe za čas trajanja koncesijskega razmerja. Pregled možnih oblik JZP je predstavljen tudi v spodnji tabeli.

Tabela 19: Oblike sodelovanja med javnim in zasebnim sektorjem – concept JZP

Oblika sodelovanja		Nosilec lastninskih pravic	Upravljavlec	Odgovornost za kapitalske investicije	Trajanje	
Oblike upravljanja javne dejavnosti ali javne infrastrukture	Pogodbe o opravljanju storitev	Javni sektor	Javni/zasebni sektor	Javni sektor	1-2 leti	
	Pogodbe za vodenje in upravljanje	Javni sektor	Zasebni sektor	Javni sektor	3-5 let	
	Leasing pogodbe	Javni sektor	Zasebni sektor	Javni sektor	8-15 let	
	Koncesijske pogodbe	Javni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	10-30 let	
Oblike zasebnega opravljanja javne dejavnosti ali izrabe javne/gospodarske infrastrukture	Projektno financiranje	Javni/zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	20-30 let	
	Podelitev stavbne/zemljiške pravice	Javni/zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	0-99 let	
	Privatizacija	Delna privatizacija	Zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	neomejeno
		Popolna privatizacija	Zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	neomejeno



Teoretična izhodišča kazalnikov merjenja uspešnosti investicijskih projektov

Odločitev o investiciji²⁹ je ena izmed najpomembnejših poslovnih odločitev za vsakega investitorja, saj sprejete investicijske odločitve bistveno določajo pogoje gospodarjenja v prihodnosti in so običajno povezane z velikim obsegom finančnih sredstev. Investitor se tako danes odloča o višini vložka potrebnih denarnih sredstev s ciljem maksimiranja koristnosti v prihodnosti. Oblikovanje predloga finančne konstrukcije je tako ena izmed temeljnih komponent izvedbe investicijskih projektov. Finančna konstrukcija se oblikuje glede na specifične posebnosti posameznega projekta, saj je potrebno poiskati takšna sredstva in vire sredstev, ki ustrezajo določeni naložbi glede na možnost za pridobitev finančnih sredstev, njihovo ceno in izvedbene roke. Repovž (1994, 7) navaja, da se pri sestavi finančne konstrukcije strmi k doseganju naslednjih ciljev: zagotavljanje celotnih sredstev za investicijo ali projekt; organiziranje odplačila zadolžitve v skladu z možnostmi projekta glede na optimalne pogoje zadolžitve, čim manjše sofinanciranje in optimalno mešanje lastnih in tujih virov; optimalno mešanje fiksnih in spreminjajočih se obrestnih mer; kritje morebitnih tečajnih tveganj deviznih finančnih instrumentov; usklajenost domačih in tujih zadolžitev za investicijo oziroma projekt. S sočasnim upoštevanjem finančnega vzvoda³⁰ in zgoraj navedenih ciljev, finančna konstrukcija postane kombinacija različnih, tako lastnih kot tudi tujih virov sredstev glede na rentabilnost, stroške, zmožnosti in samo naravo projekta, ki ga potencialni investitor želi uspešno izpeljati. V obdobju financiranja investicij ter v obdobju njenega odplačevanja, sestava finančne konstrukcije ni možna brez napovedi denarnih tokov³¹. V prvi fazi je potrebno glede na tržne, tehnično-tehnološke in druge vidike naložbe ugotoviti tako strukturo in obseg, kot tudi dinamiko denarnega toka financiranja naložbe. V drugi fazi je pomembna pravilna izbira metod za ugotavljanje strukture, obsega in dinamike v financiranju naložbe. V primeru, da nimamo na razpolago vseh potrebnih finančnih sredstev za celotno financiranje naložbe, moramo pridobiti manjkajoča sredstva, ki jih v prvi vrsti presojamo z vidika usposobljenosti investitorja. Pri tem se osredotočamo na presojo likvidnostne, kreditne, investicijske ter devizne sposobnosti in če investitor izkaže vse potrebne finančne sposobnosti, nadalje proučimo možnosti pridobitve manjkajočih sredstev iz tujih virov, ki so na razpolago. Potencialne investitorje bo v prvem koraku zanimal predvsem denarni tok v črpanju in odplačevanju ter vsi potrebni podatki oziroma informacije o načrtovani naložbi, še posebno finančne možnosti odplačila.

²⁹ Pri investicijskih odločitvah gre za dolgoročne naložbe podjetja, ki imajo dolgoročen ali celo trenuten vpliv na poslovanje in uspešnost ali neuspešnost podjetja.

³⁰ Pri finančnem vzvodu gre za razmerje med dolgom in lastnim kapitalom. Višja kot je stopnja finančnega vzvoda, večja je variabilnost celotnega dobička in zato je tudi večje tveganje iz poslovanja.

³¹ Izraz denarni tok označuje celoto prejemkov na eni in izdatkov na drugi strani v nekem določenem časovnem obdobju, ki vpliva na končno stanje denarnih sredstev z upoštevanjem njihovega začetnega stanja. Denarni tok se tako pojavlja pri vlaganju (financiranju), naložbenju (investiranju) ter v zvezi s poslovanjem podjetja.



Kriteriji za oceno učinkovitosti investicijskega projekta (ekonomsko in finančno)

Postopek ocenjevanja učinkovitosti investicijskih projektov je lahko zapleten tako za teoretike, kot tudi za praktike, saj se pri ocenjevanju učinkovitosti investicij glede na dejavnost in predvideno vrednost investicije upoštevajo kazalniki, ki so med seboj različni. Za analizo učinkovitosti investicijskega projekta moramo zato izbrati takšna merila, ki so usklajena z standardi, normativi in predvidenimi stroški naložbe in ki nam hkrati omogočajo izbiro najbolj donosne naložbe med različnimi možnostmi. V literaturi lahko zasledimo različna merila za ugotavljanje uspešnosti posameznega investicijskega projekta, ki jih različni avtorji različno poimenujejo in razvrščajo. V primeru dolgoročnih in tveganih naložbenih projektov, morajo biti ekonomski izračuni učinkovitosti naložbe pripravljene na podlagi upoštevanja več metod ocenjevanja (Roston in Olkowska 2007). Ocena investicij je praviloma sestavljena iz več sklopov ocen, izmed katerih so najpomembnejše ekonomske in tržno-ekonomske ocene investicije. Ekonomske ocene analizirajo uspešnost investicij z gospodarskega vidika, medtem ko se finančne ocene investicij nanašajo na ocene financiranja, in sicer predvsem na ocene likvidnosti in finančne strukture.

V zvezi z ocenjevanjem uspešnosti projekta se tako običajno uporablja delitev na statične in dinamične metode. Pri obeh pristopih se za oceno uporablja določeno metodologijo, s tem da statične metode ne upoštevajo časovne komponente, medtem ko dinamične metode čas upoštevajo kot element pri trajanju investicije in ocenjevanju donosnosti naložbe. Podatki pridobljeni z upoštevanjem dinamičnega pristopa tako dajejo realnejšo sliko učinkovitosti investicije, zato je ta metoda v praksi bolj cenjena in uveljavljena. Z vidika financiranja je priporočljivo učinek naložbe, izražen s finančnim izidom, presojati še na podlagi nekaterih drugih pomembnih kazalnikov njene učinkovitosti, kot na primer: rentabilnost naložbe glede na razmerje med donosom in vloženimi sredstvi; mero stroškov financiranja kot razmerje med stroški financiranja in viri financiranja; mnogokratnik stroškov financiranja kot razmerje med bruto izidom³² in stroški financiranja; rentabilnost lastnih virov kot razmerje med donosom in lastnimi viri.

Ekonomsko in finančno vrednotenje učinkovitosti s statičnimi metodami

Statična ocena pomeni prvo grobo presojo poslovnih rezultatov investicije in običajno ne daje zadovoljivih podatkov o kakovosti posamezne investicije, ker zanemara dejavnik časa. Pri tem tako ni upoštevana različna življenjska doba posamezne investicije in tudi ne različna poslovna uspešnost v posameznih letih. V statični oceni opazujemo učinke investicije samo v določenem časovnem trenutku (npr. na koncu poslovnega leta), ta izbrani časovni presek pa je lahko najboljši, povprečen ali najslabši v življenjskem ciklu investicije. Za izvedbo statične ocene investicije je na razpolago veliko število kazalnikov. Statični kazalniki niso primerno merilo za odločanje za ali proti investiciji, temveč jih je potrebno jemati kot dopolnilno informacijo dinamičnih kazalnikov uspešnosti investicij.

³² Donos, povečan za stroške financiranja.



Statične metode presojanja so primerne za oceno investicijskih projektov, ki imajo kratko življenjsko dobo in za manjše investicijske projekte, saj v tem primeru kriterij časa ne vpliva tako odločilno na uspešnost investicije. Dinamične metode pa tako uporabimo predvsem pri zahtevnejših investicijskih projektih, ki so tudi časovno daljši. V nadaljevanju sta opisana najpogosteje uporabljena statična kriterija, ki se uporabljata za ekonomsko vrednotenje učinkovitosti naložb in sicer: doba vračanja investicijskih naložb; donosnost investicije.

Doba vračanja investicijskih naložb. Doba vračanja investicije oziroma doba vračanja investicijske naložbe je opredeljena kot čas, v katerem kumulativa neto priliv finančnega toka (donosov) v času obratovanja naložbe doseže vsoto investicijskih stroškov in ne sme biti daljša od ekonomske dobe naložbe. Recipročni kazalec donosnosti investicije predstavlja tisto časovno obdobje, ki je potrebno, da se investicijski stroški povrnejo z donosi. Po tej metodi je najuspešnejša tista investicija, ki ima najkrajšo dobo vračanja. Ta metoda daje le odgovor na vprašanje, v kolikem času se bodo investirana sredstva povrnila, ne upošteva pa vseh donosov naložbe, niti časovne razporeditve donosov in investicijskih stroškov, zato investicije medsebojno niso primerljive. Če so letni donosi nespremenljivi, tedaj lahko enačbo za izračun dobe povračila zapišemo takole:

$$t_{VR} = \frac{I_k}{C}$$

pri čemer pomeni:

t_{VR}	doba vračanja investicijskih sredstev
I_k	izhodiščna vrednost naložbenega kapitala
C	nespremenljivi letni donos

Metoda dobe vračanja investicijskih naložb omogoča hiter in enostaven izračun kazalca. Primerna je za izbiro manj tveganih projektov, saj pri tej metodi ni potrebno predpostaviti življenjske dobe projekta in določiti diskontne obrestne mere, s tem pa se prihrani težave pri napovedovanju tokov denarja skozi celo dobo projekta (Lumby 1994, 42). Slabost te metode je med drugim, da ne upošteva različne časovne dinamike donosov in vlaganj oziroma ne razlikuje med denarnimi tokovi na začetku, sredi ali koncu opazovanega obdobja in tako tudi ničesar ne pove o donosih investicijskega projekta, ko je bila investicija povrnjena. Po tej metodi namreč izberemo med investicijskimi možnostmi tiste, ki investitorju zagotavljajo največjo likvidnost, kar posledično pomeni, da je ekonomsko spremenljiva tista naložba, ki ima najkrajšo dobo vračila.

Donosnost investicije. Donosnost investicije (angleško »Return on investment - ROI«) opredelimo kot finančno razmerje med dohodkom, ki izhaja iz investicije in stroški investicije (RFB 2010). Lumby (1994, 47) pa navaja, da je donosnost investicije kazalec, ki ima več možnih oblik, med katerimi najbolj pogosto obliko opredelimo kot razmerje med dobičkom ter vloženim kapitalom in jo izrazimo v odstotkih. Donosnost investicije je eden izmed kriterijev za odločanje o ekonomski uspešnosti projekta, saj nam rezultat izračuna tega kazalca odgovarja na eno izmed pomembnejših vprašanj vsakega vodstva, ki sprejema odločitve o izpeljavi posameznega investicijskega projekta in sicer kolikšen



odstotek celotne vrednosti investicije bo projekt ustvaril vsako leto v obliki dobička. Tako lahko navedemo splošno obliko enačbe donosnosti investicije:

$$ROI = \frac{P}{I_{cel}} * 100$$

pri čemer pomeni:

ROI donosnost investicije (angleško »Return on investment - ROI«)

P dobiček

I_{cel} vrednost investicije

Števec se v splošni obliki imenuje dobiček oziroma donos investicije, ki je rezultat analize prihodkov in odhodkov in ga lahko opredelimo kot dobiček, dobiček in amortizacija ali pa kot dobiček, amortizacijo in obresti. V imenovalcu pa upoštevamo vrednost investicije, ki je rezultat investicijske analize oziroma vsa vložena sredstva in sicer povprečna vložena sredstva ali pa samo lastna vložena sredstva. Tudi pri tej statični metodi, ki se uporablja za ekonomsko vrednotenje učinkovitosti naložb lahko navedemo tako prednosti, kot tudi slabosti. Prednosti te metode se po navedbi Lumbya (1994, 47) kažejo v njeni prepoznavnosti in poznavanju kazalca s strani vodilnih menedžerjev. Investicijo namreč oceni z vidika profitabilnosti, kar predstavlja izhodišče za ocenjevanje dela menedžerjev s stani delničarjev. Lumbya (1994, 49) opozarja tudi na nekatere slabosti kazalca donosnosti investicij, ki se kažejo v obstoju različnih vrst možnosti obravnavanega kazalca, kar dovoljuje uporabniku, da zbere tisto varianto, ki mu najbolj ustreza. Primerjava kazalcev morda tako med različnimi izračuni ne pokaže pravilne slike o dejanski absolutni vrednosti ene investicije v primerjavi z drugo investicijo, saj je vrednost kazalca izražena relativno. Kazalec prav tako ne upošteva skupnih donosov investicije in njihove časovne razporeditve donosov, kot slabost pa lahko zraven tega navedemo še, da tudi sama vrednost izračuna ne temelji na denarnem toku, temveč temelji na računovodskem dobičku.

Obstaja še nekaj podobnih parcialnih kazalnikov uspešnosti tekočega poslovanja, ki tudi niso primerni za oceno uspešnosti investicij, saj vse te statične metode vrednotenja investicij zanemarjajo časovno dinamiko uresničevanja naložb. Temeljne slabosti statičnih metod odpravljajo dinamične metode, ki jih predstavljamo v nadaljevanju.

Ekonomsko in finančno vrednotenje učinkovitosti z dinamičnimi metodami

Problem različnega časovnega razporeda stroškov in donosov investicije ter različne življenjske dobe investicij je rešljiv tako, da se uporabi postopek, ki upošteva vse donose in investicijske stroške ter hkrati omogoča primerjavo med časovno različno razporejenimi stroški in donosi investicije, s tem da vse skupaj prevede na isti časovni termin (Čebokli 2010). V praksi se največkrat uporablja začetni časovni termin, ki pomeni začetek tistega obdobja, ko se pojavijo prvi investicijski denarni tokovi. Lužnik Pregl in Križaj Bonač (1991, 127-129) navajata, da dinamična metoda opazuje investicijo v vsej njeni ekonomski dobi in hkrati temelji na likvidnostnem toku, ki pomeni pregled vseh poslovnih dogajanj v celotni življenjski dobi določene naložbe. Pri tem nam tako ocena likvidnosti, kot tudi ocena



učinkovitosti služita za izvedbo dinamične analize uspešnosti. Pogoj za oceno likvidnosti je likvidnostni tok investicije, medtem ko je osnova za oceno učinkovitosti, finančni tok investicije, ki ga predstavlja denarni tok brez virov financiranja investicije in obveznosti, ki izhajajo iz sposojenih finančnih sredstev. Na osnovi metode sedanje vrednosti, sta se v okviru ekonomskega vrednotenja učinkovitosti naložb z dinamičnimi metodami izoblikovala dva kriterija, ki napravita časovno različno razporejene izdatke in donose investicije medsebojno primerljive in sicer:

- metoda neto sedanje vrednosti;
- metoda interne stopnje donosnosti.

Metoda neto sedanje vrednosti. Neto sedanjo vrednost (NSV) opredelimo kot razliko med diskontiranim tokom vseh prilivov in diskontiranim tokom vseh odlivov naložbe (Čebokli 2010). Pri tej metodi investicijske izdatke in donose najprej diskontiramo na začetni termin (t_0), ko nastopijo prvi investicijski izdatki. S tem ko jih diskontiramo, ustrezno vključimo časovno komponento, tako da so zneski investicijskih donosov in investicijskih izdatkov v različnih časovnih enotah primerljivi. Nato od vsote diskontiranih donosov odštejemo investicijske izdatke (Klepec 2010). Neto sedanjo vrednost se izračuna po obrazcu:

$$NSV = \sum \frac{Dt}{(1+r)^t} - \sum \frac{It}{(1+r)^t}$$

pri čemer pomeni:

NSV	neto sedanja vrednost
Dt	donos v obdobju t
It	investicijski izdatek v obdobju t
t	obdobje (mesec, leto); $t=1,2,3...n$
r	diskontna stopnja

Diskontna stopnja izraža stopnjo zahtevanega donosa. Pozitivna neto sedanja vrednost kaže, da so donosi večji od investicijskih izdatkov. Negativna neto sedanja vrednost kaže, da pri uporabljeni diskontni stopnji (zahtevanem donosu) vsota donosov ni dovolj velika, da bi se z njo nadomestili investicijski izdatki (Čebokli, 2010).

Naložbeno odločitev s pomočjo neto sedanje vrednosti sprejememo, če je njena neto sedanja vrednost večja od 0 in zavrneemo, če je manjša od 0. V primeru da ocenjujemo več investicij, potem se odločimo za tisto, ki ima najvišjo pozitivno neto sedanjo vrednost.

Pri metodi neto sedanje vrednosti nam lahko največjo težavo predstavljata ocena vrednosti prihodnjega donosa in realna obrestna mera, ki imata neposreden vpliv na izračun sedanje oziroma prihodnje vrednosti. Na vprašanje, ali naj določeno investicijo sprejmemo ali ne, odgovarja naslednje pravilo: seštevek sedanjih vrednosti prihodnjih donosov mora biti večji od seštevka vrednosti današnje investicije, prenesti mora vse stroške virov financiranja določene investicije in zagotoviti zahtevan donos glede na cilj tistega, ki odloča nameravani investiciji (Repovž in Peterlin 2000, 91). V primeru, da z



izračunom neto sedanje vrednosti ugotovimo, da ne dosegamo zastavljene donosnosti investicije, od nje odstopimo ali jo preložimo.

Metoda interne stopnje donosnosti. Interno ali notranjo stopnjo donosnosti (angleško »Internal Rate Of Return – IRR«) izračunamo podobno kot NSV, le da je interna stopnja donosnosti v bistvu tista diskontna stopnja, ki izenači sedanjo vrednost investicijskih vlaganj in sedanjo vrednost donosov investicije oziroma pri kateri je NSV enaka nič. Interna stopnja donosnosti se izračuna po obrazcu (Brigham in Ehrhardt 2008, 382):

$$\sum_{i=0}^n \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} = 0$$

pri čemer pomeni:

CF_t neto denarni tok v obdobju t
 IRR notranja stopnja donosnosti
 t časovni trenutek (leto) in n življenjska doba investicijskega projekta

Za razliko od NSV, pri metodi interne stopnje donosnosti diskontne stopnje ne predpostavljamo, ampak jo določimo tako, da s poskusi ugotavljamo, kakšna interna stopnja donosnosti ustreza rezultatu nič pri NSV. Vrednost nič pa dosežemo takrat, ko je razlika ob sočasnem upoštevanju preostanka vrednosti investicije in začetne vrednosti investicije, diskontiranih celotnih pritokov in odtokov enaka nič. Za naložbo se odločimo, če je interna stopnja donosnosti večja od diskontne stopnje, če ji je enaka smo ravnodušni, če pa je manjša, investicijski projekt zavrnilo. Med naložbenimi možnostmi pa praviloma izveremo tisto, ki ima najvišjo interno stopnjo donosnosti. Pri primerjanju večjega števila alternativnih investicijskih variant, pa je pomembno upoštevati še eno merilo in sicer relativno neto sedanjo vrednost (RNSV).

Pri ekonomskem vrednotenju učinkovitosti naložbe, ki bi bila ekonomsko upravičena in sprejemljiva, morajo podjetja uporabiti večje število metod ocenjevanja investicijskega projekta. Pri tem pa se je potrebno zavedati, da imamo vedno na razpolago le omejene informacije o proučevani naložbi, zato tudi najboljše metode v praksi ne morejo v celoti izničiti tveganja pri izpeljavi določenega investicijskega projekta. Lefley in Malcolm (1999) tako navajata, da trenutno nobena samostojna metoda ocenjevanja investicij ne da pravilnega odgovora pri vseh investicijskih situacijah. Podatki pridobljeni z upoštevanjem statičnega oziroma dinamičnega pristopa nam dajejo osnovo za odločitve o obliki in virih financiranja določenega investicijskega projekta. V nadaljevanju bomo tako predstavili projektno financiranje investicijskih projektov, ki je tesno povezano z uspešno oceno ekonomske upravičenosti projekta ter z izdelavo projekcij iz poslovanja, ki morajo tudi na dolgi rok izkazovati pozitivni denarni tok oziroma pozitivno in dobičkonosno poslovanje kot najpomembnejše jamstvo za poplačilo vseh obveznosti do virov sredstev.



12 VIRI IN LITERATURA

- Amos, A. (1999). *Downstream Energy Financing in Developing Countries: Are BOTs the Answer*. Dundee: University of Dundee.
- Benoit Phillipe. (1995). *Project Finance at the World Bank: An overview of Policies and Instruments*. World Bank Technical Paper Number 312. Washington D.C.
- Bhatta, S.D., Drennan, M.P.(2003), *The Economic Benefits of Public Investment in Transportation: A Review of Recent Literature*. Journal of Planning, Education and research, vol. 22, no. 3.
- Brigham, E.F. in L.C. Gapenski. (1996). *Financial Management: Theory and practice, 8th edition*. Fort Worth: The Dryden Press.
- Buckley, A. (1996). *Project Finance. V: International Capital Budgeting*. London:Prentice
- Evropska komisija. (2004). *Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov*. Dostopno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_sl.pdf
- Evropska komisija, direktorat za regionalno politiko (2006). *Navodilo za uporabo metodologije pri izdelavi stroškov in koristi*. Dostopno na: http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/ostalo/navodila-za-izvajanje-kohezijske-politike-2007-2013/CBA_26.11.2007.pdf
- European Commission (2014). *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020*. DG Regional and Urban Policy. Dostopno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf
- Florio, M., Morretta, V., Willak, W. (2018). *Cost-Benefit Analysis and European Union Cohesion Policy: Economic Versus Financial Returns in Investment Project Appraisal*, Journal of Benefit Cost Analysis. Vol 9, No.1. pg. 147-180
- Geršak, U. (2016). *Input-Output analiza vpliva javnih investicij v infrastrukturo in izvoza na Slovensko gospodarsko rast pred in med krizo 2009-2013*, magistrsko delo, dostopno na <http://www.cek.ef.uni-lj.si/magister/gersak5209.pdf>
- Katz, G.I. in S.W. Smith. (2003). *Build-operate-transfer: The Future of Public construction?*. Journal of Construction Accounting & Taxation.
- Levy, Haim in Marshall Sarnat. (1994). *Capital investment and financial decisions (5th edition)*. New York: Prentice-Hall, Hemel Hempstead: Prentice-Hall International.
- Lenič, Jože. (1999). *Analiza ekonomskih tveganj v procesu vključevanja privatnega sektorja v gospodarsko infrastrukturo*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, mag. delo.
- Menheere, S.C.N. in S.N. Pollalis. (1996). *Case studies on Build Operate Transfer*. Delf: Delf University of Technology.
- Merna Tony in Cyrus Njiru. (1998). *Financing and Managing Infrastructure Projects*. Hong Kong: Asia Law&Practise Publishing Ltd.
- Mrak, Mojmir. (1997). *BOT oblika projektnega financiranja: Riziki in zavarovanja pred njimi*. Slovenska ekonomska revija 48: 139–150.
- Mrak, M., Gazvoda, M. in M. Mrak. (2005). *Projektno financiranje: alternativna oblika financiranja infrastrukturnih objektov*. Ljubljana: Služba vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko.

