**Dokument identifikacije investicijskega projekta**

**(DIIP)**

(minimalna vsebina v skladu z 11. členom [Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ](http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r08/predpis_URED3708.html)(Ur. list RS, št.[60/2006](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200660&stevilka=2549)**,** 54/2010, 27/2016)

Naslov investicijskega projekta:

**REKONSTRUKCIJA JP 850841,**

**CESTA DO PREŽIHOVE BAJTE**

Ravne na Koroškem, december 2019

Naziv investicijskega projekta: Rekonstrukcija JP 850841 Cesta do Prežihove bajte

 Investitor: Občina Ravne na Koroškem

Odgovorna oseba investitorja: Občina Ravne na Koroškem

 (ime, priimek, podpis, žig)

 Župan, dr. Tomaž Rožen

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Skrbnik investicijskega projekta: mag. Sabina Hrašan, Višja svetovalka I

 (ime, priimek, podpis)

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Izdelovalka investicijskega

 dokumenta: mag. Sabina Hrašan, Višja

 svetovalka I

 (ime, priimek, podpis)

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Datum izdelave dokumenta: december 2019

**KAZALO:**

[1 NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE 4](#_Toc507057609)

[1.1Opredelitev investitorja 4](#_Toc507057610)

[1.2Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta 4](#_Toc507057611)

[1.3Bodoči upravljavec 5](#_Toc507057612)

[1.4Datum izdelave DIIP-a 5](#_Toc507057613)

[2 ANALIZA STANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE 6](#_Toc507057614)

[2.1Osnovni podatki o investitorju 6](#_Toc507057615)

[2.2Uvodna predstavitev projekta 7](#_Toc507057616)

[2.3Obstoječe stanje 7](#_Toc507057617)

[2.4Organiziranost izvajanja gospodarskih javnih služb v Občini Ravne na Koroškem 8](#_Toc507057618)

[2.5Temeljni razlogi za investicijsko namero 9](#_Toc507057619)

[3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI 10](#_Toc507057620)

[3.1Razvojne možnosti 10](#_Toc507057621)

[3.2Ugotovitev ciljev investicije 10](#_Toc507057622)

[3.3Ugotovitev usklajenosti z evropskimi in državnimi strategijami ter Regionalnim programom za Koroško razvojno regijo 2014 - 2020 10](#_Toc507057623)

[3.3.1 Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije (SRS) za obdobje 2014-2020 10](#_Toc507057624)

[3.3.2 Skladnost z Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 11](#_Toc507057626)

[3.3.3 Skladnost z Regionalnim razvojnim programom za Koroško razvojno regijo 2014-2020 (RRP) 11](#_Toc507057627)

3.3.4. SKLADNOST Z NAČRTOM RAZVOJNIH PROGRAMOV OBČINE RAVNE NA KOROŠKEM 12

[4 UGOTOVITEV RAZLIČNIH VARIANT, VENDAR NAJMANJ MINIMALNE VARIANTE OZIROMA VARIANTE “BREZ” INVESTICIJE IN VARIANTE “Z” INVESTICIJO 13](#_Toc507057629)

[5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV 14](#_Toc507057630)

[5.1Opredelitev vrste investicije 14](#_Toc507057631)

[5.2Ocena investicijskih stroškov 15](#_Toc507057632)

[5.2.1. Investicijska vrednost po stalnih cenah za celotno investicijo, upravičene in preostale stroške 15](#_Toc507057633)

[5.2.2. Prikaz (ne)upravičenih stroškov 16](#_Toc507057634)

[5.2. Navedba osnov za oceno vrednosti 16](#_Toc507057635)

[6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO 17](#_Toc507057636)

[6.1. Predhodna dokumentacija 17](#_Toc507057637)

[6.2. Lokacija 17](#_Toc507057638)

[6.3. Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe 18](#_Toc507057639)

[6.4. Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje 20](#_Toc507057663)

[6.5.Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo 22](#_Toc507057664)

[6.6.Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi 23](#_Toc507057665)

[6.7.Ekonomska upravičenost projekta 23](#_Toc507057666)

[6.8.Finančna analiza 24](#_Toc507057667)

[6.9.Ekonomske analize 25](#_Toc507057668)

[6.10.Prikaz finančnih tokov in denarnega toka 28](#_Toc507057670)

[7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE 30](#_Toc507057671)

[DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM 30](#_Toc507057672)

[7.1. Potrebna investicijska dokumentacija 30](#_Toc507057673)

# NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV OZIROMA SLUŽB ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

## Opredelitev investitorja

|  |  |
| --- | --- |
| **Investitor:** | **OBČINA RAVNE** |
| **Naslov:** | Gačnikova pot 52390 Ravne na Koroškem |
| **Telefon:** | +386 2 8216000 |
| **Faks:** | +386 2 8216001 |
| **E-mail:** | obcina@ravne.si |
| **Spletna stran:** | [www.ravne.si](http://www.ravne.si) |
| **Odgovorni vodja za izvedbo investicije:** | mag. Sabina Hrašan, Višja svetovalka I |
| **Odgovorna oseba:** | dr. Tomaž ROŽEN, župan |
| **Podpis odgovorne osebe:** |  |
| **Žig investitorja:** |  |

## Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta

|  |  |
| --- | --- |
| **Izdelovalec DIIP:** | **Občina Ravne na Koroškem:** **mag. Sabina HRAŠAN, Višja svetovalka I** |
| **Naslov:** | Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem |
| **Telefon:** | +386 2 8216000 |
| **Faks:** | +386 2 8216001 |
| **E-mail:** | sabina.hrasan@ravne.si |
| **Odgovorna oseba:** | dr. Tomaž ROŽEN |
| **Podpis izdelovalca DIIP-a:** |  |

## Bodoči upravljavec

|  |  |
| --- | --- |
| **Bodoči upravljavec:** | **JAVNO KOMUNALNO PODJETJE RAVNE NA KOROŠKEM d.o.o.** |
| **Naslov:** | Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem |
| **Telefon:** | +386 2 82 15 483 |
| **E-mail:** | info@jkp.ravne.si |
| **Spletna stran:** | http://www.jkpravne.si/ |
| **Odgovorna oseba:** | mag. Andreja Jehart |
| **Podpis odgovorne osebe:** |  |
| **Žig upravljalca:** |  |

## Datum izdelave DIIP-a

 Datum izdelave DIIP-a: december 2019

# ANALIZA STANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE

## Osnovni podatki o investitorju

**Občina Ravne na Koroškem zajema slikovito pokrajino spodnjega dela Mežiške doline na severovzhodu Slovenije ob meji z Avstrijo. Gospodarstvo občine je razvojno naravnano v pospešeno preoblikovanje iz monokulturne dejavnosti z izrazitim industrijskim težiščem na območju bivše železarne v širšo paleto ponudb izdelkov in storitev. Poleg še prevladujoče težke industrije so močneje razviti kovinska industrija, gradbeništvo in promet. Okostje turistične ponudbe tvori širše območje Uršlje gore z Rimskim vrelcem, Prežihovo bajto in Ivarčkim jezerom, Strojna s svojimi pobočji, Zelenbreg in Tolsti vrh pa postajajo prepoznavno območje kmečkega turizma. Vse bolj zanimiva turistična ponudba nastaja tudi v mestu Ravne, ki se ponaša z odlično urejenim športnim centrom ter bogato kulturno**

**in tehniško dediščino.**

 **Po površini obsega občina 63.4 km2 in ima okoli 11.300 prebivalcev. Njen osrednji del odlikuje gostejša poseljenost doline z mestnim središčem Ravne na Koroškem, okoliške hribe pa zvečine pokriva gozd. Značaj prostora okrog urbanih polov je pretežno kmetijski, z oblikovanimi posameznimi zaselki ter avtohtonim razpršenim tipom poselitve. Na območju občine je 12.7 km državnih, 59.5 km lokalnih in 125.4 km gozdnih cest, 51.3 km javnih poti in 5.2 km kolesarskih stez.**

 **Pokrajina je geografsko razgibana. Z Raven vodita glavna cestna in železniška povezava ob reki Meži iz Avstrije in Prevalj proti Dravogradu in naprej do Maribora. Druga pot pelje mimo Kotelj proti Slovenj Gradcu, tretja pa proti hribovitim Tolstemu vrhu, Zelen Bregu in Strojni, koder najdemo samotne kmetije z značilnimi kmečkimi domovi. V primerjavi s slovenskim povprečjem (98 prebivalcev / km²) je območje občine gosto naseljeno (196 prebivalcev / km²), kar pa ne velja za koroško regijo, kjer  gostota poselitve dosega komaj 72 % državnega povprečja. Gostota poseljenosti v Občini Ravne na Koroškem je rezultat hitrega razvoja Železarne Ravne in s tem velikega priseljevanja v osemdesetih  letih prejšnjega stoletja. Najgosteje je naseljeno mesto Ravne na Koroškem, kjer prebiva več kot 67 % vsega prebivalstva občine.**

**Občina je razdeljena na 15 naselij. Največje naselje po število prebivalcev so Ravne na Koroškem, v katerih živi 75 % vseh prebivalcev občine. Ostala večja naselja so še Kotlje, Brdinje in Tolsti Vrh.**

 **Na geografsko razgibanem prostoru celotne Občine Ravne na Koroškem so ohranjeni številni biseri narave, ki navdušujejo tako strokovnjake kot priložnostne obiskovalce. Prav tako bogata in raznolika je ohranjena naša kulturna dediščina. Številni spomeniki so dokumenti časa in govorijo zgodbe o življenju ob reki Meži ter na pobočjih Uršlje gore in okoliških hribov.**

Slika 1: Meja občine Ravne na Koroškem

****

## Uvodna predstavitev projekta

Ta dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) obravnava rekonstrukcijo JP 850841, cesta do Prežihove bajte, v dolžini 832 m. Izvedba prenove predvideva:

- pripravo podlage, 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 3 cm in AC 22 base B50/70 A3 v debelini 5 cm,

- izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami,

- izvedba utrjene bankine Š=0,50 m,

- izvedbo novih cestnih propustov.

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

Niveleta ceste se dvigne za višino nasutja in asfalta. V mejah obdelave in cestnih priključkih se izvede prilagoditev višin.

Investitor predvidene rekonstrukcije, odseka javne poti JP 850841 je Občina Ravne na Koroškem.

Temeljni cilji investicije so predvsem v boljši prometni varnosti in zagotavljanju kvalitetnega življenjskega prostora in tudi prostora za razvoj turizma.

V dokumentu so smiselno podani in utemeljeni razlogi za investicijsko namero na območju občine, ki pomeni razvoj varne in zanesljive prometne infrastrukture ter prometnih sredstev za vse uporabnike, kar posledično prispeva k izboljšanju kakovosti življenja.

## Obstoječe stanje

Na celotni trasi obravnavanega odseka ceste, ki je v večjem delu trase izvedena v širini približno 3,2 – 3,5 m (z lokalnimi odstopanji) so na površini nasute plasti drobljenca, ki pa so večinoma pomešane z zameljeno in mestoma tudi zaglinjeno podlago. Predmet obdelave je tudi plato – obračališče za avtobuse ob projektirani cesti.

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (v nadaljevanju MGRT) je dne 14.10.2019, v skladu s tretjim odstavkom  23. člena Zakona o financiranju občin (v nadaljevanju ZFO-1) obvestilo občine o predhodnih podatkih za izračun deleža dodatnih sredstev za sofinanciranje občinskih investicij po drugem odstavku 21. člena, oziroma 23. člena in  10. člena prehodnih in končnih določb ZFO-1 v proračunskih letih 2020 in 2021.

MGRT bo tudi v letih 2020 in 2021 izvajalo program dodatnega sofinanciranja investicij občin v lokalno javno infrastrukturo in projekte posebnega pomena, ki se že sofinancirajo pri resornih ministrstvih, v skladu s 23. členom  ZFO-1 in za upravljanje z dolgom občine ter za odplačilo letnih obveznosti obstoječih dolgov občin, ki so jih najele za izvedbo investicij v lokalno javno infrastrukturo, v skladu z 10. členom prehodnih in končnih določb ZFO-1.

Predvidena razpoložljiva sredstva občin za dodatno sofinanciranje investicij v letih 2020 in 2021 so izračunana na osnovi formule iz prvega odstavka 23. člena ZFO-1, predlagane povprečnine v višini 589,11 evrov za leto 2020 in 588,30 evrov za leto 2021.

Občine lahko v zakonskih rokih v sofinanciranje prijavijo le investicije s potrjeno investicijsko dokumentacijo, ki so uvrščene v načrte razvojnih programov občinskih proračunov.

V skladu s četrtim odstavkom 23. člena ZFO-1 bo prvi rok za prijavo projektov v sofinanciranje, za obe proračunski leti 28. 2. 2020. Spletna aplikacija ZFO-invest.info bo za vloge odprta en mesec prej.

Občina Ravne na Koroškem bo delež sredstev za financiranje investicije z naslovom Rekonstrukcija JP 850841 Cesta do Prežihove bajte, v proračunskem letu 2020 za financiranje upravičenih stroškov, koristila povratna sredstva (kredit).

## Organiziranost izvajanja gospodarskih javnih služb v Občini Ravne na Koroškem

Izvajalec: **JAVNO KOMUNALNO PODJETJE RAVNE NA KOROŠKEM**

 **d.o.o.**

**Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem**

Telefon: **+386 2 82 15 483**

E-pošta: **info@jkp.ravne.si**

Naloga Javnega komunalnega podjetja je skrbeti za kvalitetno in strokovno izvajanje storitev v skladu z veljavno zakonodajo in ostalimi predpisi in sicer na področjih obveznih in drugih GJS za uporabnike Občine Ravne na Koroškem, potrebe Občine Ravne na Koroškem in v manjšem tudi za druge naročnike. Javno podjetje opravlja sledeče **dejavnosti,** ki se ločijo na obvezne in izbirne:

- oskrba s pitno vodo,

- odvajanje komunalne in padavinske odpadne vode,

- čiščenje komunalne in padavinske odpadne vode,

- vodenje katastra in geodetske storitve (možnost prehoda na skupno Občinsko upravo)

- zbiranje komunalnih odpadkov (po pooblastilu za KOCEROD d.o.o.),

- zbiranje bioloških odpadkov (po pooblastilu za KOCEROD d.o.o.),

- letno in zimsko vzdrževanje javnih cest,

- letno in zimsko urejanje ter čiščenje javnih površin,

- urejanje in vzdrževanje javne razsvetljave, semaforjev ter cestne prometne svetlobne signalizacije in opreme.

## Temeljni razlogi za investicijsko namero

Urejena infrastruktura je pogoj za razvoj podeželja, ker tako lahko v največji meri prispeva k razvoju območij, hkrati pa vzpostavlja pogoje za enakomernejši notranji razvoj regij. Osnovna vloga občine pri pospeševanju turizma je zagotavljanje ugodnih pogojev za razvoj turizma, zagotavljanje javnega interesa pri razvoju turistične ponudbe glede na načela trajnostnega razvoja in uresničevanja strateške in razvojne turistične politike tako države kot občine. Na zmanjševanje turistične atraktivnosti regije še posebej vpliva tudi slaba prometna povezanost regije navzven, kot tudi slabo vzdrževane lokalne ceste znotraj regije.

Z izvedbo investicije se izboljšuje stanje na področju varnosti občanov, ekološkega obremenjevanja okolja, turizma,...

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

## Razvojne možnosti

Projekt »Rekonstrukcija JP 850841, cesta do Prežihove bajte« ima vpliv na razvoj naselja na navedenem odseku. S samo ureditvijo bomo izboljšali kakovost življenja za vse občane občine ter zagotovili enako vrednejše bivalne pogoje občanom na podeželskem območju.

Investicija bo zadovoljevala potrebe lokalnih povezav, zmanjšala se bo količina prašnih delcev kar bo pozitivno vplivalo na zdravje ljudi. Urejena cestna infrastruktura bo pomenila ne le boljšo povezavo temveč tudi večjo prometno varnost samih udeležencev v prometu.

## Ugotovitev ciljev investicije

Z investicijo želimo izboljšati življenjske pogoje v podeželski skupnosti in tako prispevati k privlačnosti okolja, kot bivanjskega prostora in potenciala za razvoj morebitnih dopolnilnih dejavnosti na podeželju, turizma in s turizmom povezanih dejavnosti ter ustvarjanju novih zaposlitvenih možnosti.

Splošni cilji investicije:

* Izboljšati kakovost življenja ter zagotoviti enako vrednejše bivalne pogoje na podeželskem območju;
* Povečati privlačnost podeželja;
* Zaustavitev negativnih demografskih trendov in spodbujanje vseh ravni družbenega življenja;
* Okolju prijazen razvoj in napredek skladno z načeli trajnostnega razvoja.

Specifični cilji investicije:

* Povečati družbene, gospodarske in druge aktivnosti – aktivnejše prebivalstvo;
* Sodelovanje med občani, med občinami, gospodarskimi subjekti in drugimi deležniki okolja, za izkoriščanje endogenih potencialov za razvoj turizma in s turizmom povezanih dejavnosti;
* Ustvarjanje pogojev za dodatne zaposlitvene možnosti in povečanje dohodka.

## Ugotovitev usklajenosti z evropskimi in državnimi strategijami ter Regionalnim programom za Koroško razvojno regijo 2014 - 2020

### Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije (SRS) za obdobje 2014-2020

Investicija je skladna s Strategijo razvoja Slovenije, ki je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Investicijo lahko najdemo v prioritetnem področju »Konkurenčno gospodarstvo«, kjer je med drugim zapisano, da je treba izkoristiti in izboljšati obstoječo prometno infrastrukturo, da izboljšamo dostop do trga dela, potrošnikov in dobavnih verig za podjetja in dostopnost do večjih urbanih središč in turističnih destinacij oz. območij (povečati konkurenčnost regij/območij).

### Skladnost z Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020

Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (11. december 2014), je dokument, v katerem so predstavljene prednostne osi izbranih prednostnih naložb, kamor bo Slovenija vlagala sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, z namenom doseganja nacionalnih ciljev v okviru ciljev EU 2020. Dokument je izhodišče za nadaljnja usklajevanja tako na ravni države (ministrstva in drugi deležniki), kot tudi z Evropsko komisijo.

V dokumentu je v opisu prednostne osi »2.7. Izgradnja infrastrukture in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti« med drugim navedeno, da bodo ukrepi temeljili na ugotovljenih ozkih grlih in ključnih ovirah pri razvoju javne prometne infrastrukture. S tem se bo opredelilo ključne ukrepe in investicijske projekte, ki bodo prispevali k razvoju regij in gospodarstva, zagotavljali mobilnost prebivalstva ter prispevali k zdravju prebivalcev z vidika varstva okolja ter spodbujanja gibanja.

### Skladnost z Regionalnim razvojnim programom za Koroško razvojno regijo 2014-2020 (RRP)

**Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014 – 2020 (RRP)** je temeljni programski dokument Koroške regije in hkrati povezovalni dokument s programi na nacionalni ravni. Na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti in priložnosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa. Razvojni dokument temelji na viziji regije, po kateri bi bila Koroška leta 2020 gospodarsko uspešna, socialno in prostorsko povezana skupnost. Spodbujala bi ustvarjalnost, podjetnost, odprtost in vključenost za vse. Ljudem bi omogočala kakovostno življenje in delo v zdravem in čistem okolju. Regija bi trajnostno upravlja z naravnimi viri. Za sledenje viziji dokument opredeljuje naslednjo razvojno prioriteto regije:

*1.1.*  *Podporno okolje za podjetništvo in gospodarski razvoj*

Namen investicijskega področja je izboljšati podporno okolje za rast podjetništva in gospodarstva v regiji. Okrepiti se želi razvojno raziskovalno dejavnost gospodarstva ji jo podreti s kakovostno RR infrastrukturo in kadri.

Cilji:

·         ohraniti in ustvarjati delovna mesta;

·         krepiti sodelovanje med nosilci razvoja za dvig RR dejavnosti in razvoja konkurenčnih proizvodov in storitev;

·         omogočati kakovostno izobraževanje in usposabljanje za razvojno perspektivne poklice ter spodbujati vseživljenjsko učenje;

·         razvijati podjetniške in raziskovalne potenciale zlasti pri mladih;

·         vzpostaviti učinkovit trg dela v regiji;

·         s podpornimi mehanizmi razvijati podjetniško in socialno podjetništvo in

·         zagotavljati ustrezne infrastrukturne pogoje za razvoj  gospodarstva v regiji.

*Ukrep 1.1.1. Razvoj podjetništva in poslovne infrastrukture*

Namen ukrepa je razvijati podjetnost, ustvarjalnost in inovativnost prebivalcev Koroške regije ter krepiti podjetništvo kot nosilca novih, tržno zanimivih produktov in storitev ter novih, kakovostnih delovnih mest. Z ukrepom se bodo povezovati deležnike v regiji in oblikovati celovito podporno okolje za razvoj novih podjetij. Namen ukrepa je prav tako spodbuditi zaposlovanje ranljivih ciljnih skupin s podporo ustanavljanju in zagonu socialnih podjetij, spodbujanju podjetij k prilagoditvam za aktiviranje starejših in prenos znanj na mlajše ter razvoj družbene odgovornosti.

### Skladnost z načrtom razvojnih programov Občine Ravne na Koroškem

Investicija bo opredeljena tudi v Občinskem načrtu razvojnih programov.

# 4 UGOTOVITEV RAZLIČNIH VARIANT, VENDAR NAJMANJ MINIMALNE VARIANTE OZIROMA VARIANTE “BREZ” INVESTICIJE IN VARIANTE “Z” INVESTICIJO

Glede na to, da je predmet naložbe rekonstrukcija odseka ceste, se glede na prostorske danosti, izrabo prostora in lokacijske karakteristike, za stanje obstoječe infrastrukture, ne odločamo za variante novogradnje, ampak se odločamo za varianto z investicijo ali brez investicije.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Varianta brez investicije | Varianta z investicijo |
| 1. V varianti »brez investicije« bi obstoječi odsek ceste »še vedno ostal v makadamski izvedbi in z delno urejenim odvodnjavanjem;
2. Prah, ki se dviga z makadamske ceste, bi še vedno vplival na onesnaženost okolja in zdravje ljudi;
3. Na cesti bi se še povečale ovire pri pretoku cestnega prometa (povečanje lukenj, usedanje vozne površine);
4. Povečanje letnega vzdrževanja cestnih odsekov;
5. Prometna varnost in zanesljivost ne bi bila zagotovljena;
 | 1. Z izvedbo investicije bo Občina uredila asfaltirani odsek ceste z urejenim odvodnjavanjem;
2. Zagotovljena bo boljša in varnejša

prometna povezava in dostopnost do P**režihove bajte**, ki je od leta 1979 spominski muzej slovenskega pisatelja Lovra Kuharja – Prežihovega Voranca; 1. Znižani bodo obstoječi stroški rednega in investicijskega vzdrževanja cest;
2. Onesnaženost okolja se bo zmanjšala;
3. Povečal se bo kvalitetni življenjski prostor in prostor za razvoj turizma.
 |

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

# OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

##  Opredelitev vrste investicije

**Tehnični podatki:**

Lokalna cesta, JP 850 841, cesta na Prežihovino, v dolžini 832 m.

Trasa skupne dolžine 832 m poteka po gozdnem območju.

Projektna hitrost

Za obravnavano lokalno cesto znaša projektna hitrost Vproj = 30 km/h.

Preglednost ostaja nespremenjena in je glede na računsko hitrost 30 km/h zadovoljiva.

Merodajno vozilo

Upoštevano merodajno vozilo pri zavijanju na obravnavani cesti je tovorno vozilo.

d = 8,00 m

š = 2,50 m

v = 3,00 m

PREČNI PREREZ

Dimenzije prečnih profilov cestišča so določene po usklajenem dogovoru z

naročnikom.

Karakteristični prečni profil :

- asfaltno vozišče ( 2 × 1,75=) 3,50 m

- asfaltna mulda 1 × 0,50 m

- utrjena gramozna bankina 1 × 0,50 m

 Skupaj: 4,50 m

Kontrola dimenzij POVOZNE konstrukcije (po TSC 06.520:2009)

Glede na terensko ugotovljene hidrološke pogoje na obravnavanem območju mora znašati skupna debelina voziščne konstrukcije minimalno:

 hmin ≥ 0,60 \* hm = 0,60 \* 95 cm = 57,00 cm.

Minimalna potrebna debelina zgornjega ustroja znaša:

8 cm asfaltni sloj

25 cm tamponski drobljenec - frakcije 0-32 mm

25 cm kamnita greda– frakcije 0-63 mm

Po določilih TSC 06.520:2009 mora biti za prevzem predvidene lahke prometne obremenitve zgrajena voziščna konstrukcija na posteljici s predvideno nosilnostjo planuma (CBR = 15 %), iz plasti:

* asfaltnih zmesi, deb. 8,00 cm
* nevezane zmesi kamnitih zrn, deb. 50 cm.

Za voziščno konstrukcijo je potrebna naslednja sestava zgornjega ustroja:

|  |  |
| --- | --- |
|  | di |
| bitumenski beton BB8k | 3 cm |
| bituminizirani drobljenec BD16s | 5 cm |
| drobljenec D32 | 25 cm |
| kamnita greda 0-63 mm | 25 cm |
|  | 58 cm |

S skupno debelino, v povozno konstrukcijo vgrajenih materialov po predlogu iz tabele bo zagotovljena primerna zmrzlinska odpornost konstrukcije:

hdej = 58 cm > hmin = 57,00 cm.

Izvajanje del rekonstrukcije

Vgradnja tamponskega nasutja zgornjega ustroja je dovoljena šele po kontroli in prevzemu s strani strokovnega gradbenega nadzora oz. geomehanika. Pred izvedbo asfalterskih del je obvezna izvedba kontrole in geomehanskih meritev zgoščenosti in utrjenosti zgornjega ustroja.

Vsa dela morajo biti izvedena v skladu z dokumentacijo, tehnično pravilno ter v skladu z veljavnimi predpisi in standardi. Morebitna odstopanja se morajo reševati v dogovoru s projektantom, geomehanikom in nadzornim organom investitorja.

## Ocena investicijskih stroškov

### Investicijska vrednost po stalnih cenah za celotno investicijo, upravičene in preostale stroške

V skladu z opredelitvijo predmeta investiranja znaša celotna ocenjena investicijska vrednost po stalnih cenah **166.500,00 € z DDV**. Stalne cene so na nivoju december 2019.

**Tabela 5/1:** **Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah brez DDV v EUR (december 2019)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pozicija** | **Opis investicije** | **Investicijska vrednost (v €)** |
| **Stroški izvedbe gradbenih del** | Preddela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, zaključna dela | 131.147,54 |
| **Investicijski nadzor** | Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora | 2.459,02 |
| **Plačilo drugih storitev in dokumentacije** | Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija | 2.868,85 |
| **Skupaj** |  | **136.475,41** |

**Tabela 5/2:** **Investicijska vrednost po segmentih, po stalnih cenah z DDV v EUR (december 2019)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pozicija** | **Opis investicije** | **Investicijska vrednost (€)** |
| **Stroški izvedbe gradbenih del** | Pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, zaključna dela | 160.000,00 |
| **Investicijski nadzor** | Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora | 3.000,00 |
| **Plačilo drugih storitev in dokumentacije** | Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija | 3.500,00 |
| **Skupaj** |  | **166.500,00** |

### Prikaz stroškov

V nadaljevanju je prikazana tabela stroškov glede na vir financiranja, v € z DDV:

**Tabela 5/3: (Ne)upravičeni stroški**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **VIRI SOFINANCIRANJA** | **Občinski proračun****Občine Ravne na Koroškem** | **Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo****(povratna-kreditna sredstva)** | **Skupaj****(€)** |
| **Upravičeni stroški investicije** (gradbena dela in gradbeni nadzor vključno z davkom na dodano vrednost) | 85.954,00 | 79.546,00 | 165.500,00 |
| **Neupravičeni stroški** (stroški, ki se ne uveljavljajo –varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču)  | 1.000,00 | / | 1.000,00 |
| **SKUPAJ**  | **86.954,00** | **79.546,00** | **166.500,00** |

## 5.2. Navedba osnov za oceno vrednosti

Podlaga za oceno investicijske vrednosti so povprečne ocenjene tržne cene za tovrstne posege.

Investicijske stroške smo prikazali kot vse izdatke in vložke v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in jih investitor nameni za preddela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, zaključna dela, investicijski nadzor, tuje storitve ter druge izdatke za storitve, ki so neposredno vezane na investicijski projekt.

# OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

# 6.1.Predhodna dokumentacija

Dokument identifikacije investicijskega projekta je pripravljen na osnovi naslednje predhodne dokumentacije :

* Izvedbeni načrt, številka: 15/2019, ki ga je izdelal projektant NIG d.o.o., Ronkova 4, 2380 Slovenj Gradec

# Lokacija

Lokacija ceste v okviru projekta JP 850841, cesta do Prežihove bajte, obsega naslednje parcelne številke: 15,19/1, 18,693/1,16,238/5,238/6,238/1, vse k.o. 897 Podgora.

Slika 2: odsek ceste JP 850841, cesta do Prežihove bajte



# Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Predvidena dinamika izvedbe del za »Rekonstrukcija ceste JP 850841, cesta do Prežihove bajte« je krajša od enega leta zato sta **oceni vlaganj** **po stalnih in tekočih cenah enaki**.

**Tabela 6/1:** **Investicijska vrednost po segmentih in tekočih cenah brez DDV v €**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pozicija** | **Opis investicije** | **Investicijska vrednost (€)** |
| **Stroški izvedbe gradbenih del** | Pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, zaključna dela | 131.147,54 |
| **Investicijski nadzor** | Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora | 2.459,02 |
| **Plačilo drugih storitev in dokumentacije** | Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija | 2.868,85 |
| **Skupaj** | **136.475,41** |

**Tabela 6/2:** **Investicijska vrednost po segmentih in tekočih cenah z DDV v €**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pozicija** | **Opis investicije** | **Investicijska vrednost (€)** |
| **Stroški izvedbe gradbenih del** | Pred dela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, zaključna dela | 160.000,00 |
| **Investicijski nadzor** | Izvajanje strokovnega gradbenega nadzora | 3.000,00 |
| **Plačilo drugih storitev in dokumentacije** | Varnostni načrt s koordinacijo na gradbišču in druga dokumentacija | 3.500,00 |
| **Skupaj** |  | **166.500,00** |

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

Investicija se bo izvajala v letu 2020.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **leto** | **2019** |  |  **2020** |
| **mesec** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** |
| Priprava DIIP-a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Potrditev DIIP-a |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Oddaja načrta porabe za koriščenje sredstev na MGRT (povratna sredstva – kredit) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Javni razpis za izvajalca GOI del in podpis pogodbe z izvajalcem GOI del |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Izvedba del |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Prevzem del |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

# Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje

**Varstvo okolja – okoljevarstveni učinki naložbe**

Pri izvedbi operacije se bodo upoštevala naslednja izhodišča: - zmanjšanje vplivov na okolje, - okoljska učinkovitost, - učinkovitost izrabe naravnih virov, - trajnostna dostopnost. Ocena vplivov se nanaša na izpolnjevanje predpisanih zahtev s področja varstva okolja in načel dobrega gospodarja. Glede na to, da bo pri uresničitvi predvidene investicije prišlo tudi do posega v prostor, so v strokovni oceni ovrednoteni vplivi med gradnjo. Z ozirom na to, da lokacija predvidenih posegov v času priprave strokovne ocene nismo imeli smo samo okvirno predpostavili do kakšni vplivov na okolje, lahko izvedba projekta pripelje. Pri tem je potrebno opozoriti, da so ti vplivi ocenjeni izključno na podlagi izkustvenih podatkov in predpostavk. Glavne vplive, ki bodo predvidoma nastopili pri izvedbi načrtovanega projekta, smo opredelili glede na značilnosti predvidenega posega, značilnosti lokacije in izkušnje iz podobnih primerov. Pri tem je potrebno opozoriti, da v sklopu priprave strokovne ocene niso izvedene meritve in so podane ocene zgolj približki, ki temeljijo na podlagi predpostavk. Vsa dela se morajo izvajati po določilih veljavnih predpisov. Vgrajeni materiali morajo po kvaliteti ustrezati veljavnim tehničnim predpisom in morajo imeti ustrezne ateste. Dela se morajo izvajati v skladu z določili predpisov iz varstva pri delu.

**Zmanjševanje vplivov na okolje**

Najbolj moteč vpliv pri izgradnji k na okolico je v času izgradnje (delna zapora prometa, preprečen ali otežen dostop do objektov, hrup gradbene mehanizacije, prah ob izvedbi del itd). Ker pa gre za časovno omejen poseg, ni pričakovati nasprotovanja prebivalstva oz. turistov pri izvedbi.

**Zrak**

Gradbena dela imajo posreden vpliv na onesnaževanje zraka, predvsem preko izpušnih plinov gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme, stroji za odkop, planiranje in temeljenje…). Pri odkopu in izgradnji ter ureditvi okolice se bodo uporabljali različni gradbeni stroji (bager, tovornjaki,…). Poleg izpušnih plinov bo v zraku v času gradnje (predvsem, če se bodo dela izvajala v sušnem obdobju) tudi povečana količina prašnih delcev. Prašenje bo posledica izvajanja gradbenih del ter predvsem neprimerne vožnje po neutrjenih poteh gradbišča. Dovoljene vsebnosti prašnih delcev v zraku določa Uredba o žveplovem dioksidu, dušikovih oksidih, delcih in svincu v zunanjem zraku (Ur. l. RS, št. 52/02, 18/03). Natančno oceniti, ali bodo mejne emisijske koncentracije za polutante, ki bodo onesnaževali zrak med gradnjo presežene, je zelo težko. Onesnaževanje zraka med gradnjo bo kratkotrajnega značaja in bo povezano z vremenskimi razmerami v času največjih zemeljskih del. Na vseh odsekih pričakujemo po končani gradnji trajno zmanjšanje vpliva na onesnaževanje zraka in okoliških površin iz naslova prašenja.

**Tla in vode**

V času gradnje se bo najprej na nekaterih odsekih odstranil zgornji humusni sloj, ki se bo po končanih delih uporabil za ozelenitev površin. V času gradnje obstaja nevarnost onesnaženja tal z emisijami plinov, ostankov goriv in mazalnih olj ter drugih materialov, ki nastajajo pri uporabi transportnih sredstev in gradbenih strojev. Možno pa je tudi onesnaženje tal in vod zaradi nekontroliranega odtekanja odpadnih vod iz tehnoloških objektov na gradbišču v tla. Podobne vplive lahko pričakujemo tudi na območjih, na katerih bodo potekale aktivnosti povezane z gradnjo.

Med dela, ki bodo vplivala na razmere v tleh prištevamo:

 • odstranitev, transport in odlaganje krovnih plasti tal,

• izdelava vrtin in opazovalnih mest za spremljanje in analiziranje stanja vodnega okolja v Sloveniji,

• transport in odlaganje odpadnega materiala, ki bo nastajal na območju ureditev,

• onesnaženje tal z hidroizolacijskimi materiali in drugimi površinskimi premazi med njihovo uporabo ali zaradi izluževanja ostankov teh materialov iz nepravilno odložene ali shranjene embalaže.

Potencialni vir onesnaženja vod in tal predstavlja možnost izlitja olj ali maziv iz gradbene mehanizacije in transportnih vozil, vendar je takšen vir vsako vozilo rednega prometa, tako da je verjetnost tovrstnega onesnaženja minimalna. Če bi pri gradbenih delih prišlo do izlitja goriva ali/in olja na neutrjeno podlago, naj se onesnažena zemljina takoj odstrani in ustrezno embalirana preda pooblaščeni organizaciji za ravnanje s tovrstnimi odpadki.

**Hrup**

Obremenitev okolja s hrupom je pričakovati v fazi gradnje, zato je takrat potrebno posvetiti posebno pozornost varstvu okolja pred hrupom, zlasti v njenih prvih fazah, to je pri zemeljskih delih in temeljenju. Hrupu z gradbišča bodo izpostavljeni objekti v bližini gradbišča.

Gradbišča zajemajo predvsem dinamične vire hrupa, ki obratujejo samo občasno. Različne vrste gradbenih strojev in prevoznih sredstev, ki imajo enak ali podoben namen, imajo lahko različne emisijske vrednosti hrupa. Pri oceni dopustnosti obremenjevanja s hrupom je potrebno upoštevati določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 121/04) ter Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS št. 105/05).Različne vrste gradbenih strojev in prevoznih sredstev imajo lahko povsem drugačne emisijske vrednosti hrupa. Vsi stroji in oprema morajo biti ustrezno tehnično opremljeni skladno s predpisi za zmanjševanje hrupa ter redno vzdrževani in nadzorovani

# Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

V nadaljevanju prikazujemo kadrovsko organizacijsko shemo za projekt.

Slika 3: Kadrovsko organizacijska shema

 **Župan**

 **Občine**

 **Ravne na Koroškem**

 **dr. Tomaž ROŽEN**

**Vodja projekta**

**Izdelovalci projektne** **dokumentacije**

**Izvajalci gradenj, nadzor**

OBČINSKI SVET

**Ponudniki gradenj**

##

# Predvideni viri financiranja in drugi možni resursi

Predvideni viri financiranja so naslednji:

**Tabela 6/4: Prikaz predvidenih virov financiranja v €, z DDV**

|  |  |
| --- | --- |
| **Viri financiranja – tekoče cene** | **EUR, l. 2020** |
| Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (povratna sredstva, kredit) | 79.546,00 |
| Občina Ravne na Koroškem - lastna sredstva – upravičeni stroški  | 85.954,00 |
| Občina Ravne na Koroškem - lastna sredstva – neupravičeni stroški  | 1.000,00 |
| skupaj | **166.500,00** |
|  |  |
| **Viri financiranja – tekoče cene** | **EUR, l. 2020** |
| MGRT (povratna sredstva, kredit) | 79.546,00 |
| Občina Ravne na Koroškem - lastna sredstva, skupaj uprav., neupr. stroški  | 86.954,00 |

# Ekonomska upravičenost projekta

Upravičenost investicije je dokazana z evidentiranjem splošnih koristi, ki jih omogoča izvedena investicija, in z dinamičnimi ekonomskimi kazalniki. Izvedba predmetne investicije ima nedvomno velike koristi, tako denarne kot nedenarne.

Izvedba številnih investicij poleg finančnih učinkov prinaša tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Družbeno-ekonomskih učinkov ni vedno možno denarno ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Z njihovim upoštevanjem lahko ugotovimo ali je projekt dejansko sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

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

* povečanje kakovosti življenja in bivanja prebivalcev na predmetnem področju,
* povečanje privlačnosti področja (lokalno in regijsko), kar ima pozitiven učinek tudi na turizem in počutje prebivalcev.

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

* izboljšanje prometno-turistične infrastrukture.

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

* koristi z naslova projekta vidimo tudi v možnosti dodatnih poslovnih dejavnostih zaradi privlačnosti področja, kar vpliva na socialno strukturo prebivalstva.

# Finančna analiza

**Obrazložitev: ostali prihodki, ostali stroški v času delovanja**

* Za finančno analizo smo uporabili diskontno stopnjo 4 %, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
* Upoštevani so investicijski stroški po stalnih cenah.
* Ekonomska doba projekta je 25 let. Za takšno ekonomsko dobo smo se odločili v skladu s priporočeno ekonomsko dobo projekta v skladu z izdelanimi Smernicami EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014—2020) in v skladu z javnim razpisom.
* V okviru investicije bo izvedena prometna infrastruktura in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Občina bo za ta del prejemala prihodke od komunalnega prispevka. Iz tega naslova bodo ustvarjeni letni prihodki v višini približno 350 EUR.
* Stroški rednega vzdrževanja so ocenjeni glede na nivo letnega in zimskega vzdrževanja, ki ga občinski proračun namenja za vzdrževanje širšega predela in znašajo približno 3.500 EUR.
* Stroški financiranja (obresti) niso upoštevani, ker na podlagi 21. člena ZFO-1 obrestna mera kredita znaša 0,0 % (brez EURIBOR)[[1]](#footnote-1).
* Na podlagi trenutno veljavne zakonodaje je maksimalna letna amortizacijska stopnja za gradbene objekte 3 %, ki je tudi bila uporabljena v našem primeru, saj investitor po njej zaračunava upravljavcu višino najema komunalne infrastrukture. Posledično izhaja, da znaša amortizacijsko obdobje cca. 33,3 let. Preostanek vrednosti investicije po koncu ekonomske dobe je neamortizirani del investicije, v višini 34.118 EUR.

Na podlagi zgornjih podatkov so bili izračunani kazalci donosnosti investicije:

|  |  |
| --- | --- |
| Diskontna stopnja  | 4 % |
|   |   |
| Finančna neto sedanja vrednost | -178.185 |
| Finančna interna stopnja donosnosti investicije | -6,26% |
| Relativna neto sedanja vrednost | -1,11 |

Kljub temu da ima sama investicija negativne kazalce donosnosti, se v nadaljevanju dokaže, da je, v kolikor se upoštevajo še širši vplivi in koristnosti na širšem območju in vse nedenarne koristi, ki jih investicija prinaša, je investicija upravičena in nujna za izvedbo.

# Ekonomske analize

Vpliv implementacije projekta na regijo oz. državo je gledan z vidika »brez investicije« v primerjavi z varianto »z investicijo«. Ekonomska analiza je računana glede na ekonomsko dobo projekta. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občine oz. regije ali cele države.

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

Bistvo ekonomske analize je zagotoviti, da ima projekt pozitivne neto koristi za družbo in je posledično upravičen do sofinanciranja. Zato je potrebno, da:

* koristi presegajo stroške projekta,
* sedanja vrednost ekonomskih koristi presega neto sedanjo vrednost stroškov.

Da sta ta pogoja izpolnjena, je razvidno iz izračuna naslednjih kazalnikov:

* ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) – da je projekt zaželen z ekonomskega stališča, mora biti večja od nič,
* ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) – mora večja od družbene diskontne stopnje,
* razmerje med koristmi in stroški, količnik koristnosti (B/C) – mora biti večji od ena.

Cilj analize stroškov in koristi je določiti ekonomsko vrednost projekta z določanjem dodatnih koristi, ki jih bo povzročila implementacija projekta. Projekt ima več indirektnih ekonomskih, socialnih in okoljskih vplivov. Investicije je mogoče pravilno oceniti le z upoštevanjem teh vplivov, ki so največkrat povezani z razvojem. Denarni tok finančne analize se povzame za izračune ekonomske analize. Pri določanju ekonomskih kazalcev je potrebnih nekaj prilagoditev.

Davčni popravki:

* Upoštevan je prihodek državnega proračuna za obračunan davek na dodano vrednost.

Popravki prihodkov:

* Boljša dostopnost slovenskih državljanov po slovenskem ozemlju do svojih prebivališč oz. zaradi boljše urejenosti cestne infrastrukture priseljevanje morebitnih novih družin in boljša dostopnost do turistične Prežihove domačije na letni ravni so predvideni prihodki v višini 9.000 EUR, nato pa se vrednost poviša vsakih pet let za 1.000 EUR.
* Prihranek na stroških vzdrževanja vozišča, prihranek pri stroških servisnih storitev za vozila, saj bi vozišče urejeno v novi asfaltni ureditvi, prihranek zaradi manjšega števila prometnih nesreč je na letni ravni približno 1.500 EUR.
* Prihranek na servisnih storitvah za vozila, popravila, menjava pnevmatik, kolesa, motorji na letni ravni približno 200 EUR.

Popravki zaradi eksternalij (zunanji učinki):

* sama investicija bo prispevala k multiplikatorskem učinku, ki bo viden na gospodarstvu v regiji,
* pri analizi ekonomsko-družbenih stroškov in koristi je uporabljen pri investicijskih stroških konverzijski faktor 0,6 zaradi izkrivljenosti cen na trgu in kot je priporočljiv s strani Evropske komisije. Prav tako je pri preostanku vrednosti investicije uporabljen faktor 2, saj bo družbena vrednost infrastrukture po koncu ekonomske dobe projekta vsaj 2 krat višja od njegove knjigovodske vrednosti t. j. preostanka vrednosti investicije izhajajoč iz ekonomske življenjske dobe vzpostavljene infrastrukture.

Projekt ima tako z družbenega vidika pozitivno neto sedanjo vrednost ter pozitivno interno stopnjo donosnosti. Z investitorjevega zornega kota je projekt sam zase nesprejemljiv, vendar se v ekonomski analizi dokaže, da je s širšega družbenega vidika še kako donosen. Projekt je namreč nujno potreben v smislu varčevanja z energijo, varovanja okolja in zmanjševanja onesnaževanja. Upoštevaje zgornje vhodne podatke so bili izračunani ekonomski kazalci donosnosti investicije:

|  |  |
| --- | --- |
| Diskontna stopnja  | 5 % |
|   |   |
| Ekonomska neto sedanja vrednost | 17.806 |
| Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije | 6,58% |
| Ekonomska relativna neto sedanja vrednost | 0,87 |

Za ekonomsko analizo smo uporabili socialno diskontno stopnjo v višini 5 %, ki je predpisana z izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/207 z dne 20. januarja 2015.

Na podlagi zgornje tabele izračuna ekonomskih kazalcev investicije je podana ugotovitev, da je investicija z ekonomskega vidika sprejemljiva. Ekonomska interna stopnja donosnosti je večja od upoštevane diskontne stopnje, kar pomeni, da so denarne koristi investicije večje od stroškov, ki nastanejo. Sprejemljivost investicije se utemelji tudi s tem, da se z izvedbo investicije pridobi še mnogo koristi, ki se jih v denarju ne da izraziti, in so povzete v naslednjem poglavju.

Kljub temu da ima projekt negativno finančno interno stopnjo donosnosti in neto sedanjo vrednost, se predlaga izvedba projekta, ker ekonomska analiza dosega pozitivne kazalce uspešnosti, hkrati pa nedenarne koristi bistveno presegajo denarne in je investicija iz družbenega vidika nujno potrebna.

# Prikaz finančnih tokov in denarnega toka

*Tabela: Finančni tokovi v EUR*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finančni tokovi** | Skupaj  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Skupaj viri financiranja  | 200.619 | 166.500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skupaj prihodki poslovanja | 8.400 | 0 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Skupaj prilivi | 208.669 | 166.500 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 84.000 | 0 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |
| Skupaj investicijski stroški  | 166.500 | 166.500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skupaj odlivi | 250.500 | 166.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |
| Neto prilivi | -41.831 | 0 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 |

*Tabela: Nadaljevanje*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finančni tokovi** | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 |
| Skupaj viri financiranja  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34.119 |
| Skupaj prihodki poslovanja | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Skupaj prilivi | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 34.119 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |
| Skupaj investicijski stroški  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skupaj odlivi | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |
| Neto prilivi | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | 30.619 |

*Tabela: Tabela denarnih tokov v EUR*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Denarni tokovi**  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
| Skupaj prihodki | 0 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Skupaj prilivi  | 0 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 0 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |
| Skupaj investicijski stroški  | 166.500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skupaj odlivi  | 166.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |
| Skupaj denarni tok (prilivi - odlivi) | -166.500 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 |

*Tabela: Nadaljevanje*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Denarni tokovi** | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 |
| Skupaj prihodki | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Skupaj prilivi  | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |
| Skupaj investicijski stroški  | 0 | 0 |  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34.119 |
| Skupaj odlivi  | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 37.619 |
| Skupaj denarni tok (prilivi - odlivi) | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | -3.150 | 71.737 |

# 7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE

#  DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

# 7.1. Potrebna investicijska dokumentacija

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (URL RS 60/2006, 54/2010, 27/2016) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 eurov najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 eurov dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 eurov dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program;
4. **za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 eurov je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:**
5. pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
6. pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
7. **kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.**

Pri projektih z ocenjeno vrednostjo pod 100.000 eurov se vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi (poenostavi), vendar mora vsebovati vse ključne prvine, potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov.

Če gre za več podobnih investicij ali druge smiselno povezane posamične ukrepe manjših vrednosti, se lahko skupina projektov združi v program (načrt investicijskega vzdrževanja, načrt nabav z obrazložitvami, in podobno), za katerega veljajo isti postopki in merila kot za posamičen investicijski projekt.

Če je bila izdelana in potrjena predinvesticijska zasnova za celovit projekt in so cilji in ključne predpostavke iz celovitega projekta ostali nespremenjeni, ni treba ponovno izdelovati predinvesticijske zasnove za posamezne investicijske projekte, čeprav njihova ocenjena vrednost presega 2.500.000 eurov.

Celotna ocenjena vrednost po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost za projekt »Rekonstrukcija ceste JP 850841, cesta do Prežihove bajte« znaša **166.500,00 EUR**. Glede na to, da je ocenjena vrednost po stalnih cenah pod vrednostjo 300.000 evrov je potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

Za potrebe izvedbe celotne investicije bo treba izdelati naslednjo dokumentacijo:

1. Investicijska dokumentacija :
* dokument identifikacije investicijskega projekta DIIP
1. Projektna dokumentacija :

 ● Izvedbeni načrt, številka: 15-2019, ki ga je izdelal NIG d.o.o.,

 Ronkova 4, 2380 Slovenj Gradec

1. Ostala dokumentacija :
* oddaja načrta porabe za koriščenje deleža sredstev občine za sofinanciranje investicij, v skladu z določili 23. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1),
* razpisna dokumentacija za izvajalce del.

1. Moratorij na vračanje kredita znaša 1 leto in odplačilna doba znaša 9 let. Kredit se vrača v 2 letnih anuitetah (15.3. in 15.9.). [↑](#footnote-ref-1)