



MESTNA OBČINA PTUJ

Številka: 371-80/2020

INVESTICIJSKI PROGRAM

Obnova Peršonove ulice

(V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/06, 54/2010, 27/2016))



Ptuj, februar 2021

Naziv investicijskega projekta
Obnova Peršonove ulice

Investitor:
MESTNA OBČINA PTUJ, MESTNI TRG 1, 2250 PTUJ

Investitor:
Mestna občina Ptuj, Mestni trg 1, 2250 PTUJ

Odgovorna oseba investitorja (ime, priimek, podpis, žig):

Nuška Gajšek, županja

Odgovorna oseba za izvedbo investicije (ime, priimek, podpis, žig):

Andrej Trunk, vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti

Skrbnik investicijskega projekta (ime, priimek, podpis, žig):

Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti

Izdelovalec IP št. 371-80/2020 (ime, priimek, podpis, žig):

Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti

Elena Zupanc, višja svetovalka na Oddelku za gospodarske dejavnosti

Izdelovalec projektne dokumentacije (ime, priimek, podpis in žig):

PROINFRA d.o.o., Gosposvetska cesta 84, 2000 Maribor

Odgovorni projektant (ime, priimek, podpis, žig):

Aljaž Vesenjak, dipl. inž. grad.

Bodoči upravljavec predmeta investicije:

Javne službe Ptuj d.o.o., Ulica heroja Lacka 3, 2250 Ptuj

Odgovorna oseba (ime, priimek, podpis, žig):

mag. Alen Hodnik, direktor

Kraj in datum izdelave dokumenta: Ptuj, februar 2021

KAZALO VSEBINE

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA.....	6
1.1 Uvodno pojasnilo	6
1.2 Predstavitev investitorja in izdelovalca investicijskega programa	7
1.2.1 Opredelitev in podatki investitorja	7
1.2.2 Opredelitev in podatki o pripravljavcu investicijskega programa	7
1.2.3 Opredelitev in podatki upravljavca	7
1.2.4 Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije	8
1.3 Namen in cilj investicijskega projekta	8
1.4 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta.....	9
2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	10
2.1 Cilji investicije	10
2.2 Spisek strokovnih podlag	11
2.3 Opis upoštevanih variant in izbor optimalne variante	11
2.4 Navedba odgovornih oseb	12
2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo	12
2.5.1 Seznam že pripravljene in še potrebne dokumentacije.....	12
2.5.2 Način končnega prevzema in vzpostavitev obratovanja in vzdrževanja	12
2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije	13
2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov	13
3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU	14
3.1 Osnovni podatki o investitorju	14
3.1.1 Predstavitev občine investitorke.....	14
3.2 Osnovni podatki o upravljavcu.....	15
3.3 Osnovni podatki o pripravljavcu investicijske dokumentacije.....	15
3.4 Osnovni podatki o pripravljavcu projektne dokumentacije.....	15
4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	16
4.1 Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija.....	16
4.2 Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi in drugimi dokumenti.....	21
5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	25
6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL.....	26
7 ANALIZA ZAPOSLENIH.....	32
8 Ocena vrednosti projekta po stalnih IN TEKOČIH CENAH.....	33

8.1	Izhodišča vrednotenja.....	33
8.2	Ocena investicijske naložbe po stalnih cenah	33
8.3	Ocena investicijske naložbe po tekočih cenah	33
9	Analiza lokacije	34
10	Analiza vplivov investicijskega projekta na okolje.....	37
10.1	Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov.....	37
11	Časovni načrt izvedbe investicije S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	38
11.1	Časovni načrt izvedbe investicije	38
11.2	Organizacija vodenja projekta.....	38
11.3	Analiza izvedljivosti.....	39
11.4	Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske in projektne dokumentacije.....	40
12	Načrt financiranja v STALNIH IN tekočih cenah.....	41
12.1	Dinamika financiranja v stalnih cenah	41
12.2	Viri financiranja	42
13	Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po izvedeni investiciji.....	43
13.1	Prihodki	43
13.2	Stroški.....	43
14	Vrednotenje drugih stroškov in koristi	45
14.1	Finančna analiza	45
14.1.1	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	47
14.2	Ekonomska analiza.....	47
14.2.1	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	52
15	Analiza tveganj in analiza občutljivosti.....	53
15.1	Analiza tveganj.....	53
15.2	Analiza občutljivosti.....	53
16	Predstavitev in razlaga rezultatov.....	55

SEZNAM TABEL

Tabela 1: Stroški investicije v stalnih cenah	33
Tabela 2: Terminiški plan izvedbe investicije.....	38
Tabela 3: Dinamika financiranja v stalnih cenah	41
Tabela 4: Viri financiranja	42
Tabela 5: Stroški investicijskega vzdrževanja	44
Tabela 6: Preglednica stroškov in prihodkov z diskontiranimi vrednostmi	46
Tabela 7: Družbenoekonomski stroški na enoto (z upoštevanjem SVŽ) v letu 2019	49
Tabela 8: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice v Mestni občini Ptuj v obdobju med leti 2016-2019	50
Tabela 9: Javno dobro – družbene koristi	50
Tabela 10: Preglednica stroškov in prihodkov z diskontiranimi vrednostmi-ekonomska analiza	51
Tabela 11: Spremembe ključnih spremenljivk.....	54
Tabela 12: Zbirni prikaz rezultatov projekta.....	56

SEZNAM SLIK

Slika 1: Območje rekonstrukcije Peršonove ulice označeno z rdečim krogom	17
Slika 2: Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije) - 1. del	20
Slika 3: Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije) - 2. del	20
Slika 4: Karakteristični profil	26
Slika 5: Makrolokacija	34
Slika 6: Mikrolokacija – celotna Peršonova ulica	35
Slika 7: Rekonstrukcija Peršonove ulice - 1. del.....	35
Slika 8: Rekonstrukcija Peršonove ulice - 2. del.....	36
Slika 9: Kadrovska organizacijska shema.....	39

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA

1.1 Uvodno pojasnilo

Dokument obravnava investicijo »Obnova Peršonove ulice«, ki obsega obnovo obstoječe občinske ceste LZ 328171 (Peršonova ulica) od km 0.765 do km 2.099, v dolžini 1.334 m.

Mestni svet Mestne občine Ptuj je junija 2020 sprejel sklep o potrditvi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta Obnova Peršonove ulice, ki je obravnaval obnovo Peršonove ulice v dolžini 1.334 m. Septembra 2020 je bila podpisana gradbena pogodba in začela so se gradbena dela, ki se zaradi vremenskih razmer in povečanega obsega del niso zaključila po pogodbenem roku. Zaradi menjave celotnega tampona, gradnje opornih zidov, gradnje javne razsvetljave in ureditev priključne ceste se je podaljšal rok izvedbe investicije do maja 2021. Vrednost predmetne investicije je višja od 500.000,00 EUR, zato je skladno s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/06, 54/2010, 27/2016), potrebno izdelati investicijski program, prav tako se je spremenila časovna dinamika izvedbe investicije.

Namen predmetnega investicijskega projekta je obnova Peršonove ulice od križišča s cestama Peršonova ulica in Volkmerjeva cesta pri Šolskem centru Ptuj do križišča s cesto JP 828521 proti Jasi, kjer je konec območja obravnave. Cesta je bila v slabem stanju (neurejene bankine, pomanjkljivo odvodnjavanje voziščne konstrukcije), tako da je bil vprašljiv varnostni vidik obstoječe ceste. Izvedla se je delna zamenjava obstoječih komunalnih vodov in rekonstrukcija križišča Peršonove ulice z Ulico 5. prekomorske, preplastilo se je vozišče z grobim asfaltom. Potrebno je izvesti še končno preplastitev vozišča, pločnikov, zaris za sistem sharrow z vodenjem kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer so kolesarji enakovredni motornemu prometu ter ureditev priključne ceste. Projekt vključuje tudi pripravo projektne in investicijske dokumentacije, gradbeni nadzor, storitve koordinatorja za varnost in zdravje pri delu.

Z investicijo bodo zagotovljeni ustrezni infrastrukturni pogoji za varno ter udobno pešačenje, kolesarjenje. Še posebej je pomemben varnostni vidik šolske poti do OŠ Ljudski vrt.

Vrednost investicijskega projekta oz. višina investicijskih stroškov znaša po stalnih (=tekočih) cenah 792.422,34 EUR.

Projekt Obnova Peršonove ulice prispeva k ciljem in kazalnikom Trajnostne urbane strategije in Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj.

1.2 Predstavitev investitorja in izdelovalca investicijskega programa

1.2.1 Opredelitev in podatki investitorja

INVESTITOR	
Naziv	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov	MESTNI TRG 1, 2250 PTUJ
Odgovorna oseba	Nuška Gajšek, županja
Telefon	02 748 29 99
E-pošta	obcina.ptuj@ptuj.si
Davčna številka	SI85675237
Transakcijski račun	01296-0100016538

1.2.2 Opredelitev in podatki o pripravljavcu investicijskega programa

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov	MESTNI TRG 1, 2250 PTUJ
Odgovorna oseba	Nuška Gajšek, županja
Telefon	02 748 29 99
E-pošta	obcina.ptuj@ptuj.si
Davčna številka	SI85675237
Transakcijski račun	01296-0100016538
Priprava investicijskega programa	Aleš Gregorec, višji svetovalec Elena Zupanc, višja svetovalka
Telefon	02 748 29 67, 02 748 29 38
E-pošta	ales.gregorec@ptuj.si, elena.zupanc@ptuj.si

1.2.3 Opredelitev in podatki upravljavca

BODOČI UPRAVLJAVEC INVESTICIJE	
Naziv	Javne službe Ptuj d.o.o.
Naslov	Ulica heroja Lacka 3, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba	mag. Alen Hodnik, direktor
Telefon	02 620 73 41
E-pošta	info@js-ptuj.si

1.2.4 Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije

IZDELOVALEC PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	
Naziv	PROINFRA d.o.o
Naslov	Gospodsvetska cesta 84, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Aljaž Vesenjāk, dipl.inž.grad.
Telefon	031 395 577
E-pošta	aljaz.vesenjāk@proinfra.si
Odgovorni projektant	Aljaž Vesenjāk, dipl.inž.grad.
Telefon	031 395 577
e-mail	aljaz.vesenjāk@proinfra.si

1.3 Namen in cilj investicijskega projekta

Namen investicije je obnova lokalne ceste LZ 328171 (Peršonova ulica) od km 0.765 do km 2.099, v skupni dolžini 1.334 m, delna rekonstrukcija spremljajočih komunalnih vodov, hodnika za pešce in kolesarje oz. mešana površina za pešce in kolesarje za potrebe zagotavljanja varne, udobne dostopnosti za vse ciljne skupine prebivalcev Mestne občine Ptuj.

Posebno pozornost je potrebno posvetiti križišču cest Peršonove ulice in Ulice 5. prekomorske. Na tem predelu je zaradi nepreglednosti v preteklosti prihajalo do prometnih nesreč, saj vozniki iz smeri Peršonove ulice (po klancu navzdol) pri prečkanju ceste Ulice 5. prekomorske niso zaznali, da se približujejo križišču in so s tem izsilili prednost voznikom, ki so pripeljali po prednostni cesti (Ulica 5. prekomorske).

Na celotnem delu se izvede minimalna rekonstrukcija horizontalnih in vertikalnih elementov lokalne ceste (po obstoječi cesti), kolikor dopuščajo zemljišča, ki so v lasti Mestne občine Ptuj.

Urediti je potrebno tudi odvodnjavanje cestišča oziroma voziščne konstrukcije, mešane površine za pešce in kolesarje (hodnik za pešce, kolesarska steza...) ter se uredijo dostopi na lokalno cesto LZ 328171.

Glede na to, da je obravnavano območje na določenem delu ozko, se bo v sklopu priprave projektne dokumentacije predvidelo, na kakšen način se izvede prometna ureditev ter v kakšnem obsegu se posega na privatna zemljišča.

Splošni cilji investicije so:

- izboljšanje prometnih in varnostnih razmer na območju Peršonove ulice,
- zagotoviti enakomernejši dostop do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo,
- izboljšati kakovost življenja in dela v lokalni skupnosti,
- zagotoviti varno šolsko pot,

- povečanje števila kolesarjev in pešcev,
- zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu,
- gospodarska rast občine in s tem regije,
- vzpostaviti infrastrukturne pogoje za prometno varno, socialno pravično ter odprto in vsem dostopno občino.

Operativni cilji investicije so:

- ureditev dotrajanega vozišča,
- delna rekonstrukcija spremljajočih komunalnih vodov,
- menjava vodovoda s priključki,
- izgradnja hodnika za pešce in ureditev sistema sharrow za kolesarje na vozišču,
- ureditev mešane površine za pešce in kolesarje,
- ureditev deniveliranega križišča Peršonove ulice z Ulico 5. prekomorske,
- ureditev javne razsvetljave,
- ureditev odvodnjavanja vozišča.

1.4 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Obnova Peršonove ulice je bil potrjen na seji mestnega sveta junija 2020. Izdelan je bil skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/06, 54/2010, 27/2016).

Vrednost investicije po tekočih cenah v DIIP: 498.359,00 EUR

Viri financiranja:

Mestna občina Ptuj: 498.359,00 EUR

Dokument identifikacije investicijskega projekta obravnava dve varianti, in sicer:

Varianta »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta Obnova Peršonove ulice. Pomeni, da se obnova Peršonove ulice ne izvede in s tem ne vzpostavi varne cestne povezave, ki bo zagotavljala enakovredno dostopnost za vse ciljne skupine. Prav tako z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

Varianta »z« investicijo: Varianta »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj izvede projekt Obnova Peršonove ulice. S tem bomo prispevali k ureditvi cestne infrastrukture v Mestni občini Ptuj. S projektom bomo prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje in izboljšali kakovost življenja v občini. S tem bomo tudi izpolnili cilje in implementirali ukrepe, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo, obnove Peršonove ulice s ciljem zagotavljanja trajnostne in aktivne mobilnosti v Mestni občini Ptuj.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 Cilji investicije

Cilj projekta je rekonstrukcija lokalne ceste LZ 328171 (Peršonova ulica) od km 0.765 do km 2.099, v skupni dolžini 1334 m, delna rekonstrukcija spremljajočih komunalnih vodov, menjava vodovoda s priključki, hodnika za pešce in kolesarje oz. mešana površina za pešce in kolesarje z namenom zagotavljanja ustreznih pogojev za trajnostno in varno mobilnost občanov.

Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad na Ptuj. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila,...) bomo znižali eksterne stroške prometa na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z investicijo bomo prispevali k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, izhajajoč iz vizije razvoja prometa Mestne občine Ptuj:

»PoTUIJ privlačno, aktivno in trajnostno«

STRATEŠKA IZZIVA OZ. USMERITVI MESTNE OBČINE PTUJ

1. Zagotavljanje trajnostne mobilnosti s pospeševanjem ukrepov, ki:

- zmanjšujejo potrebo po stroških gospodinjstev, povezanih z individualno motorizirano mobilnostjo,
- zmanjšujejo varnostna in okoljska tveganja individualne motorizirane mobilnosti,
- dvigujejo »ambientalno« privlačnost z vračanjem mesta (javnih površin) pešcu in kolesarju,
- zmanjšujejo potrebo po velikih investicijskih proračunskih sredstvih v občutno širitev kapacitet cestnega omrežja v samem mestu.

2. Zagotavljanje ekonomske aktivnosti mesta z ukrepi:

- zagotavljanja dobre regijske in globalne dostopnosti,
- zagotavljanja dostopnosti znotraj mesta in do ključnih lokacij v mestu tudi s »prijaznim« osebnim avtomobilom,
- zagotavljanje čim večje (a še smiselne) gospodarske aktivnosti glede na potencialne in usmeritve mesta.

Splošni cilji investicije so:

- izboljšanje prometnih in varnostnih razmer na območju Peršonove ulice,
- zagotoviti enakomernejši dostop do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo,
- izboljšati kakovost življenja in dela v lokalni skupnosti,
- zagotoviti varno šolsko pot,
- rekonstrukcija ulice z namenom povečanja števila kolesarjev in pešcev,
- zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu,

- gospodarska rast občine in s tem regije,
- vzpostaviti infrastrukturne pogoje za prometno varno, socialno pravično ter odprto in vsem dostopno občino.

Operativni cilji investicije so:

- ureditev dotrajanega vozišča,
- delna rekonstrukcija spremljajočih komunalnih vodov,
- menjava vodovoda s priključki
- izgradnja hodnika za pešce in ureditev sistema sharrow za kolesarje na vozišču,
- ureditev mešane površine za pešce in kolesarje,
- ureditev deniveliranega križišča Peršonove ulice z Ulico 5. prekomorske,
- ureditev javne razsvetljave,
- ureditev odvodnjavanja vozišča.

2.2 Spisek strokovnih podlag

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/06, 54/2010, 27/2016)
- Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, maj 2017
- PZI (novelacija), PROINFRA d.o.o., št. projekta: 62-4, junij 2020
- Dokument identifikacije investicijskega projekta, junij 2020

2.3 Opis upoštevanih variant in izbor optimalne variante

Varianta »brez« investicije

Varianta »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta Obnova Peršonove ulice. Pomeni, da se obnova Peršonove ulice ne izvede in s tem ne vzpostavi varne cestne povezave, ki bo zagotavljala enakovredno dostopnost za vse ciljne skupine. Prav tako z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

Varianta »z« investicijo

Varianta »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj izvede projekt Obnova Peršonove ulice. S tem bomo prispevali k ureditvi cestne infrastrukture v Mestni občini Ptuj. S projektom bomo prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje in izboljšali kakovost življenja v občini. S tem bomo tudi izpolnili cilje in implementirali ukrepe, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo, obnove Peršonove ulice s ciljem zagotavljanja trajnostne in aktivne mobilnosti v Mestni občini Ptuj.

Optimalna varianta

Optimalna varianta je varianta »z« investicijo, saj omogoča doseganje ciljev projekta. Izbrana varianta je tudi predmet investicijske dokumentacije.

2.4 Navedba odgovornih oseb

Odgovorna oseba investitorja: Nuška Gajšek, županja Mestne občine Ptuj

Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije: Aljaž Vesenjāk, dipl.inž.grad., PROINFRA d.o.o.

Odgovorna oseba upravljavca: mag. Alen Hodnik, direktor JS Ptuj d.o.o.

2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo

Izvedbo investicije bo strokovno spremljala Mestna občina Ptuj, v okviru svojih rednih delovnih obveznosti:

- Odgovorna oseba Mestne občine Ptuj je županja Nuška Gajšek;
- Odgovorna oseba za vodenje operacije – vodja projekta Aleš Gregorec;
- Izvajalca del in storitev Mestna občina Ptuj izbere na podlagi Zakona o javnem naročanju;
- Z izbranim izvajalcem del za izvedbo celotne investicije naročnik podpiše pogodbo;
- Naročnik med izvajanjem investicije poskrbi za ustrezen strokovni nadzor.

2.5.1 Seznam že pripravljene in še potrebne dokumentacije

Že pripravljena dokumentacija

- PZI – novelacija, št. projekta: 62-4, september 2020
- Dokument identifikacije investicijskega projekta, junij 2020

Še potrebna dokumentacija

- Potrjen Investicijski program, februar 2021
- Projekt izvedenih del

2.5.2 Način končnega prevzema in vzpostavitev obratovanja in vzdrževanja

Po dokončanju del bo izveden kvaliteten pregled, prevzem izvedenih del, odpravljene eventualne pomanjkljivosti, s strani izvajalca del predana garancija za odpravo napak v garancijski dobi.

Objekt bo po končanju del uradno predan v nadaljnje upravljanje in vzdrževanje dosedanjemu upravljavcu – občinskemu podjetju Javne službe Ptuj d.o.o..

2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije

Pri pripravi finančne konstrukcije izhajamo iz pogodbene vrednosti izvedbenih del in vrednosti naročilnic za strokovni nadzor ter dokumentacijo.

Vrednost investicije po tekočih (=stalnih) cenah (brez DDV): 672.176,19 EUR

Vrednost investicije po tekočih (=stalnih) cenah (z DDV): 792.422,34 EUR

Viri financiranja: lastna sredstva MO Ptuj

2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov

FINANČNI KAZALNIKI:

Neto sedanja vrednost investicije (FNPV) **negativna in znaša -907.821,15 EUR.**

Finančna interna stopnja donosnosti (FIRR) je **negativna.**

Relativna neto sedanja vrednost znaša (RNSV) je **-1,1523.**

DVI (doba vračanja investicije): **se ne povrne**

EKONOMSKI KAZALNIKI:

Ugotavljamo, da projekt s finančnega vidika ne dosega zadovoljive stopnje donosa, je pa upravičen iz ekonomskega vidika in na podlagi širših družbenih koristi, ki so naslednje:

- povečanje kvalitete bivalnega okolja,
- boljša dostopnost do javnih storitev za prebivalstvo in pravne subjekte iz območja,
- manjši škodni vpliv ceste na obrabo transportnih sredstev,
- večja varnost v prometu,
- manj onesnaževanja okolja in izboljšano zdravstveno stanje prebivalstva,
- manjši stroški vzdrževanja in upravljanja, idr.

Neto sedanja vrednost investicije (ENPV) **pozitivna in znaša 135.218,21 EUR.**

Finančna interna stopnja donosnosti (EIRR) je **6,868**

Relativna neto sedanja vrednost znaša (RNSV) je **0,2026**

DVI: **med 18. in 19. letom**

Razmerje med koristmi in stroški (K/S): **1,16**

Na podlagi izračunov, se je investicija izkazala kot ekonomsko upravičeno. Finančni kazalniki so sicer negativni, saj investicija ne prinaša neposrednih prihodkov. Upravičenost projekta utemeljujejo širši družbeni, razvojno gospodarski in socialni vidiki.

3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU

3.1 Osnovni podatki o investitorju

Naziv: Mestna občina Ptuj

Naslov: Mestni trg 1, 2250 Ptuj

Odgovorna oseba: Nuška Gajšek, županja

Telefon: 02 748 29 99

e-pošta: obcina.ptuj@ptuj.si

ID za DDV: SI85675237

3.1.1 Predstavitev občine investitorke

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujkega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km², kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v osem četrtnih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg- Turnišče, Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

V Mestni občini Ptuj živi 23.257 prebivalcev (SI-STAT, l. 2019), kar znaša 1,12 % vseh prebivalcev Slovenije. Samo v naselju Ptuj živi 76,79 % vseh prebivalcev Mestne občine Ptuj (SI-STAT, l. 2019). Po številu prebivalcev sodi med manjše mestne občine, saj je uvrščena na 9. mesto od 11. mestnih občin. Gostota poselitve v MO Ptuj je 347 prebivalcev na km², kar močno presega slovensko povprečje (101 preb./km²). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami.

Mestna občina Ptuj je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi in je temeljna lokalna samoupravna skupnost prebivalcev naselij na območju Mestne občine Ptuj, ki so povezana zaradi skupnih potreb in interesov prebivalcev.

Dejavnost in organiziranost investitorja je opredeljena v skladu z Zakonom o lokalni samoupravi in ostalo veljavno zakonodajo.

Z investicijo sledimo tudi ciljem Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj za zagotavljanje infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost.

3.2 Osnovni podatki o upravljavcu

Naziv: Javne službe Ptuj d.o.o.

Naslov: Ulica heroja Lacka 3, 2250 Ptuj

Odgovorna oseba: mag. Alen Hodnik, direktor

Telefon: 02 620 73 41

e-pošta: info@js-ptuj.si

3.3 Osnovni podatki o pripravljavcu investicijske dokumentacije

Naziv: Mestna občina Ptuj

Naslov: Mestni trg1, 2250 Ptuj

Odgovorna oseba: Nuška Gajšek, županja

Telefon: 02 748 29 99

E-pošta: obcina.ptuj@ptuj.si

Priprava DIIP: Aleš Gregorec, Oddelek za gospodarske dejavnosti

Priprava IP: Aleš Gregorec, Elena Zupanc; Oddelek za gospodarske dejavnosti

Telefon: 02 748 29 67, 02 748 29 38

3.4 Osnovni podatki o pripravljavcu projektne dokumentacije

Naziv: PROINFRA d.o.o.

Naslov: Gosposvetska cesta 84, 2000 Maribor

Odgovorna oseba: Aljaž Vesenjāk, dipl.inž.grad.

Telefon: 031 395 577

e-pošta: aljaz.vesenjāk@proinfra.si

Odgovorni projektant: Aljaž Vesenjāk, dipl.inž.grad.

Telefon: 031 395 577

e-pošta: aljaz.vesenjāk@proinfra.si

4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

4.1 Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija

Mestna občina Ptuj bo v okviru projekta uredila površine in infrastrukturo namenjeno cestnemu prometu, kolesarjenju in pešačenju in tako uresničevala cilje strateškega stebra ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj »OPTIMALNEGA IZKORIŠČANJA POTENCIALOV KOLESARJENJA« in »CELOVITA PROMOCIJA HOJE«, »RACIONALNEJŠI CESTNI PROMET«, kar bo prispevalo k zadostitvi strateških ciljev Celostne prometne strategije in sicer specifično h kazalnikom: delež potovanj s kolesom, povečanje deleža hoje, obremenjenost prebivalcev s hrupom, ki ga povzroča promet, število preseganj mejnih dnevnih vrednosti delcev PM 10. Povečanje kolesarskega in peš prometa bo tudi zmanjšalo potrebo po avtomobilskemu prometu.

Opis obstoječega stanja

Lokalna zbirna cesta LZ 328171 (Peršonova ulica), odsek 0.765, se prične v križišču s cestama LZ 328171 (Peršonova ulica) in LZ 329821 (Volkmerjeva cesta, pri Šolskem centru Ptuj). Nadaljuje se do križišča z LK 329711 (Ulica 5. prekomorske) in nato proti križišču s cesto JP 831441, ki pelje k hišam Rabelčja vas 34 (a-f), nato se nadaljuje do križišča s cesto JP 828521 proti Jasi, kjer je konec območja obravnave, to je na stacionaži ceste LZ 328171 (Peršonova ulica) v 2.099 km. Cesta je v slabem stanju (neurejene bankine, pomanjkljivo odvodnjavanje voziščne konstrukcije), tako da je vprašljiv varnostni vidik obstoječe ceste. V območju urejanja ceste se nahajajo hišni uvozi in priključki. Vozišče je na omenjenem odseku v širini od 4,5-4,8m, pločnik ob vozišču je širine od 1,3-1,6m. Dovozi na parcele so izvedeni na strani pločnika preko pogreznjenega robnika.

Predvideno je, da se izvede delna zamenjava obstoječih komunalnih vodov. Obstoječi gabariti ulice se bodo v čim večji meri ohranili, pri čemer se naj umesti prečni profil, ki bo zajel zemljišče v lasti MO Ptuj. Večjih posegov v privatna zemljišča ne pričakujemo, razen v primerih, kjer je potrebno zagotoviti varnost in preglednost v križišču oz. delno razširitev vozišča.

Večjo pozornost je potrebno nameniti rekonstrukciji križišča Peršonove ulice z Ulico 5. prekomorske, saj je na tem delu znatno povečanje prometnih nesreč, zaradi slabe preglednosti, povečane hitrosti vozil ipd.

Opis projektnih rešitev

Na predvidenem območju se izvede rekonstrukcija Peršonove ulice v dolžini 1.334m (skupaj faza 1 in faza 2). Ob predvideni cesti se uredi pločnik, na samem vozišču se predvidi pomožni kolesarski pas. Na območju križišča Peršonove ulice z Ulico 5. prekomorske se zagotovi preglednost in izvede denivelirano križišče za potrebe umiritve prometa in varnega prehoda kolesarjev in pešcev.

Na predvidenem območju je potrebno preurediti naslednjo komunalno infrastrukturo:

-

Slika 1: Območje rekonstrukcije Peršonove ulice označeno z rdečim krogom

Odsek: Iz smeri ŠC Ptuj proti križišču z Ulico 5. prekomorske



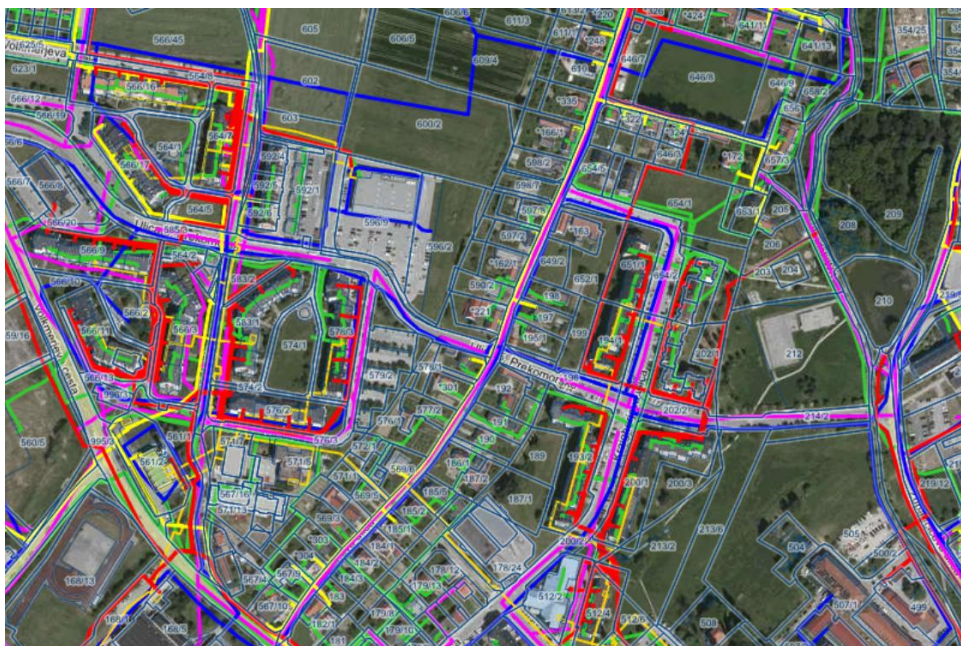
Odsek: Križišče z Ulico 5. prekomorske



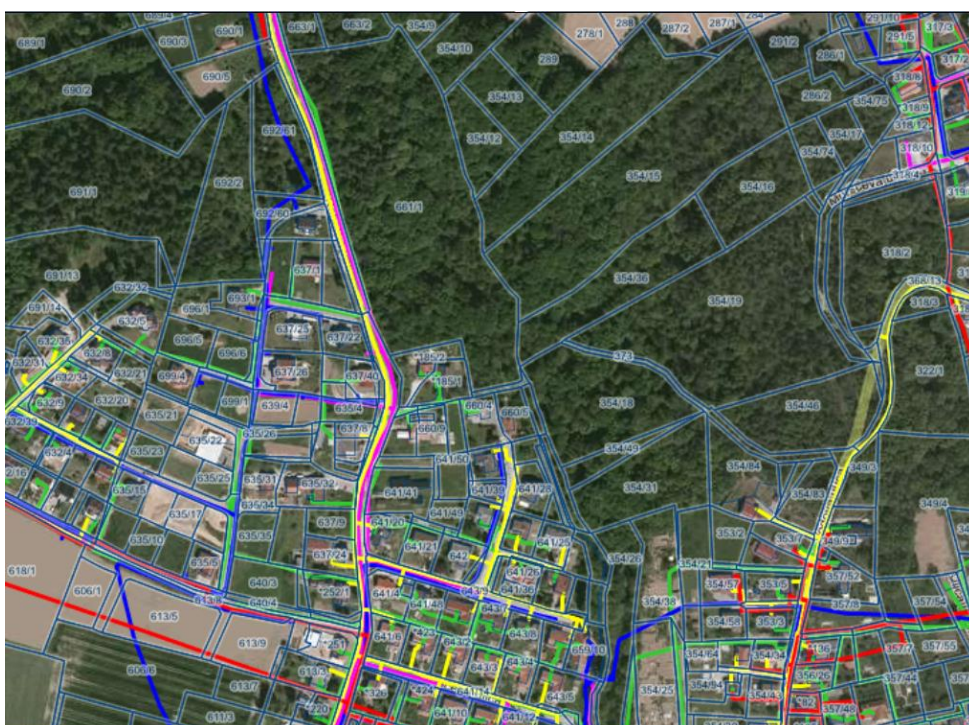


Omrežja gospodarske javne infrastrukture in javnega dobra

Na območju obdelave poteka gospodarska javna infrastruktura, kot je razvidno iz spodnje slike:



Slika 2: Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije) - 1. del



Slika 3: Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije) - 2. del

(Vir: www.geoprostor.net/piso)

Komunalna infrastruktura

V območju obdelave potekajo naslednji obstoječi komunalni vodi:

- Kanalizacija - fekalna
- Kanalizacija - meteorna
- Vodovod
- Plinovod
- Električna javna razsvetljava
- Električna NN nizka napetost
- Električna SN srednja napetost
- Telekomunikacijski vodi

Plinovodno omrežje

Gradnja objektov ob plinovodu je opredeljena v 34. členu Pravilnika o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z največjim delovnim tlakom do vključno 16 barov (Ur. l. RS št. 26/02 in Ur. l. RS, št. 54/02), ki pravi: »Pri graditvi plinovoda ob gradbenem objektu je treba z varnostnimi odmiki zagotoviti stabilnost plinovodov in gradbenih objektov.«

Cestno omrežje

Območje ureditve poteka po obstoječi kategorizirani cesti 328171 – Peršonova ulica.

Dejavnosti

Obravnavano območje je območje stanovanjske poselitve.

Lastništvo

Vsa zemljišča v območju obdelave so v lasti Mestne občine Ptuj. V primeru rešitev s posegi v privatna zemljišča (na predelih, kjer je zožano območje ter v križiščih) bo potrebno le-ta odkupiti in urediti.

4.2 Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi in drugimi dokumenti

Evropska komisija je leta 2011 sprejela dokument **Belo knjigo** - Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu.

Med vizijo za konkurenčen in trajnosten razvoj obravnava tudi področja zmanjšanja emisij (Podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij) in mestno trajnostno mobilnost (Učinkovito osrednje prometno omrežje za multimodalna medkrajevena potovanja in promet; Čist mestni promet in dnevna migracija).

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je ključni dokument na področju razvoja prometa. Izvedba projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj« je tako usklajena s Strategijo razvoja prometa, sprejeta na Vladi Republike Slovenije 29. 7. 2015, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

V letu 2006 sprejeta **Resolucija o prometni politiki RS** opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Resolucija vizije mobilnosti prebivalstva med drugim navaja: »Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu.«

Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko je pripravila osnutek krovnega strateškega dokumenta **Strategija razvoja Slovenije 2014-2020**, ki opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije do leta 2020. Strategija razvoja Slovenije, osnutek iz leta 2013, ravno tako predvideva zmanjšanje pritiskov na okolje in kot enega od načinov omenja trajnostno mobilnost s posodobitvijo javnega potniškega prometa in infrastrukture za njegovo izvajanje in druge oblike nemotoriziranega prevoza, postopen prenos tovora na železnico.

Strategija pametne specializacije je strategija za gospodarsko preobrazbo, s katero država ali regija opredeli svoje nišne priložnosti in se tako pozicionira na globalnih trgih. Sprejeta je bila septembra 2015. Med drugim navaja: Projekti v Sloveniji morajo slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna družba.

Projekt je usklajen tudi z veljavno **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije iz leta 2004**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2 Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij navaja tudi 2.3 Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo.

Usklajenost projekta z **Nacionalnim programom varstva okolja**, ki je bil potrjen, dne 24. 11. 2005, in ki kot enega izmed ciljev programa določa »Povečanje uporabe alternativnih oblik mobilnosti in odgovornejša raba avtomobila«. Eden izmed ukrepov za doseganje tega cilja je »sodelovanje in spodbujanje lokalnih skupnosti pri promociji trajnostne mobilnosti in ozaveščanje o vplivih avtomobilskega prometa ter prednostih alternativnih načinov prevoza«.

Usklajenost projekta z Regionalnim razvojnim programom za Podravje 2014-2020

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
III. Varstvo okolja in učinkovita raba naravnih virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo Investicijsko področje III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti	Izboljšati trajnostno prometno dostopnosti regije	• zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč, • posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo, • izboljšati varnost v prometu.

Usklajenost projekta z Območnim razvojnim programom za Spodnje Podravje 2014 -2020

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
II. Varstvo okolja in učinkovita raba virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo Investicijsko področje II.6: Razvoj prometne infrastrukture Investicijsko področje II.7: Razvoj javnega potniškega prometa ter ostalih trajnostnih oblik mobilnosti	Boljša prometna povezanost in dostopnost	• zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč, • posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo, • izboljšati varnost v prometu.

Usklajenost z Vizijo in strategijo Mestne občine Ptuj 2015-2025 in Trajnostno urbano strategijo

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
Okolju prijazno mesto Področje: Trajnostna mobilnost	• Ureditev kolesarskih in pešpoti po mestu in naseljih • Učinkovit in okolju prijazen javni promet	• Povezava obstoječih kolesarskih omrežij • Zagotovitev primerne infrastrukture za kolesarjenje • Postopno povečanje cone za pešce v starem mestnem jedru • Zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu • Širitev javnega mestnega potniškega prometa • Promocija trajnostne mobilnosti

Usklajenost projekta s Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj

Celostna prometna strategija na področju **racionalnejšega cestnega prometa** priporoča:

- ustvarjanje prijazne cone okrog mestnega jedra – odmik tranzita in v čim večji meri tudi daljinskega prometa),
- izboljšanje notranje povezanosti mesta/primestja.

Najpomembnejša ključna vrednota v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj je zagotavljanje prometne varnosti otrok, pešcev in kolesarjev. Kot manj, vendar prav tako pomembne vrednote so bile opredeljene vzdrževanje, boljša urejenost in označenost cest ter čisto okolje z manj izpusti, hrupa in drugih emisij. Kot najbolj ogrožene ciljne skupine, ki jim je treba v prihodnje posvetiti posebno pozornost, so starejši občani, šolarji, gibalno ovirani ter slepi in slabovidni.

Kot najpomembnejša priložnost v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj je bila prepoznana možnost izkoriščanja potencialov izboljšanja prometne varnosti, hoje in kolesarjenja ter turističnih danosti mesta z okolico.

5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Analiza tržnih možnosti je proces zbiranja, zapisovanja, razvrščanja in analiziranja podatkov o kupcih, konkurentih in drugih dejavnikih, ki oblikujejo odnose med ponudniki proizvodov in storitev ter njihovimi kupci. Ocena oziroma analiza tržnih možnosti investicijskega projekta je raziskava, ki podpira različne strateške poslovne odločitve občine, s poudarkom na odločitvah s področja trženja. Na tržne možnosti investicijskega projekta navadno v največji meri vplivajo dejavniki, kot so: velikost trga, moč konkurence ter potencialna rast trga.

Zakon o lokalni samoupravi v svojem 21. členu določa, da občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena. Med nalogami, ki jih opravlja za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev je tudi gradnja, vzdrževanje in urejanje cest in javnih poti. Podrobneje so njene naloge in pristojnosti v zvezi z gradnjo, vzdrževanjem in varstvom občinskih cest in prometa na njih opredeljene v občinskem odloku o cestah. Občinske ceste se morajo redno vzdrževati in obnavljati ob upoštevanju gospodarnosti vzdrževanja tako, da omogočajo varno odvijanje prometa.

Omenjena investicija ne bo ustvarjala prihodkov, saj se ne bo pobirala nikakršna pristojbina iz naslova te ceste (npr. cestnine,...).

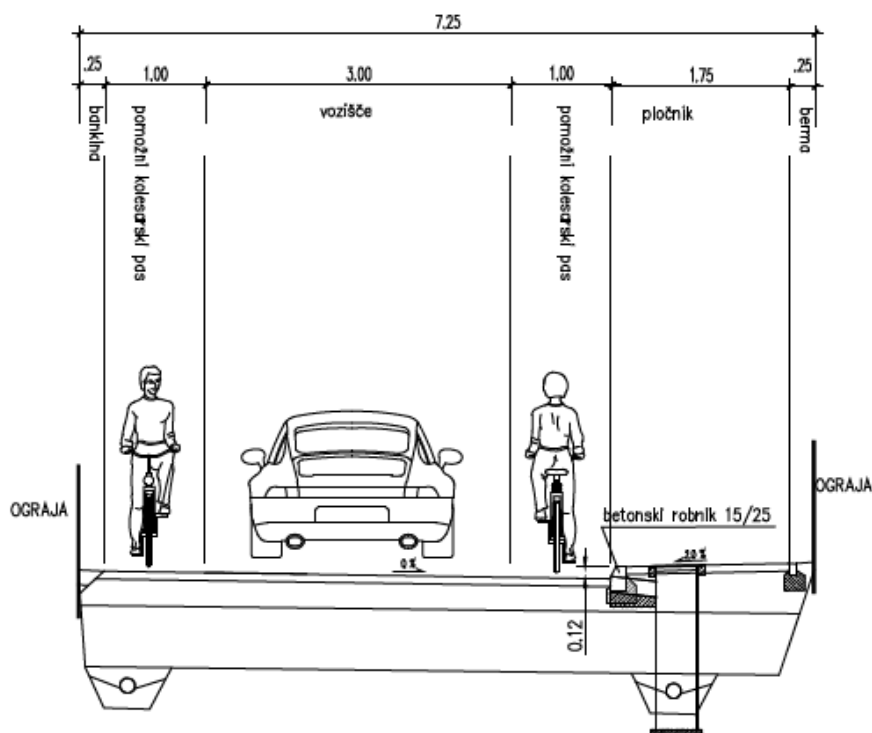
Ker gre pri omenjeni investiciji za zakonsko določeno dejavnost, ki jo mora opravljati lokalna skupnost na svojem območju in ni predmet tržne dejavnosti, analiza (v klasičnem pomenu tržnih možnosti) tukaj ni primerna oz. potrebna.

6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

V okviru investicije se bo izvedla obnova LZ 328171 (Peršonove ulice) od km 0.765 do km 2.099, v skupni dolžini 1334 m. Gre za delno zamenjavo obstoječih komunalnih vodov (glede na projektne pogoje pristojnih soglasodajalcev, se le-ti ohranijo ali zamenjajo), odstranitev obstoječe grajene infrastrukture (od komunalnih vodov do obstoječega pločnika in ceste), asfaltiranje vozišča, ureditev površine za pešce, ureditev mešane površine za kolesarje oz. sharrow, prestavitev javne razsvetljave, ureditev križišča med Peršonovo ulico in Ulico 5. prekomorske, namestitvev pripadajoče prometne signalizacije, ureditev odvodnjavanja tako ceste kot površine za kolesarje in pešce in menjava vodovoda s priključki.

Vozišče je na omenjenem odseku v širini od 4,5 - 4,8m, pločnik ob vozišču je širine od 1,3-1,6m. Dovozi na parcele so izvedeni na strani pločnika preko pogreznjenega robnika.

Ob predvideni cesti se uredi pločnik ter na samem vozišču 2 krat pomožni kolesarski pas. Na območju križišča Peršonove ulice z Ulico 5. prekomorske se zagotovi preglednost in izvede denivelirano križišče za potrebe umiritve prometa in varnega prehoda kolesarjev in pešcev.



Slika 4: Karakteristični profil.

Med gradnjo je potrebno posebno pozornost posvetiti priključkom do stanovanjskih hiš in ostalih objektov. Stanovalcem je potrebno zagotoviti med gradnjo nemoten dostop do svojih objektov.

Obstoječi gabariti ulice se naj v čim večji meri ohranijo. Večjih posegov v privatna zemljišča ne pričakujemo, razen v primerih, kjer je potrebno zagotoviti varnost in preglednost v križišču.

Predvideno je, da se izvede zaščita oz. prestavitev vseh obstoječih komunalnih vodov. Obstoječi gabariti ulice se naj v čim večji meri ohranijo.

Na predvidenem območju je zaradi rekonstrukcije ceste potrebno prestaviti oz. zaščititi naslednjo komunalno infrastrukturo:

- Kanalizacija
- Vodovod
- Plinovod
- Javna razsvetljava
- Električna NN nizka napetost
- Električna SN srednja napetost
- Telekomunikacijski vodi

Na sami trasi niso predvidene rušitve stanovanjskih objektov. V sklopu zagotovitve preglednosti na območju križišč in sicer:

- Križišče Volkmerjeve ceste s Peršonovo ulico – ruši se ograja z živo mejo
- Križišče Peršonove ulice in ulice 5. prekomorske – ruši se betonska ograja, živa meja in žičnata ograja.

Vsem lastnikom, katerim se poruši ograja se jim izvede nova na primerni lokaciji. Za tip izvedene ograje se dogovorita lastnik in naročnik/investitor predvidene gradnje.

Trasirni elementi

Računska hitrost: LZ 328171 Peršonova ulica V_p = prevoznost (v naselju) – 30 km/h

Normalni profil

<u>Peršonova ulica</u>	
bankina	1 X 0,25m = 0,25m
berma	1 X 0,25m = 0,25m
pomožni kolesarski pas	2 X 1,00m = 2,00m
vozišče	1 X 3,00m = 3,00m
<u>hodnik za pešce</u>	<u>1 X 1,75m = 1,75m</u>
NPP skupaj	= 7,25m

Horizontalni elementi

Najmanjši uporabljeni polmeri horizontalnih krivin R in parametri prehodnic A so :

Prometnica	R_{min}	A_{min}
LZ 328171 Peršonova ulica	61	/

Vertikalni potek

Uporabljeni najmanjši in največji vzdolžni skloni ter min. polmeri konveksnih vertikalnih krivin so:

Prometnica	Vzdolžni sklon		Rkv min	Rkk min
	min	max		
LZ 328171 Peršonova ulica	0.5%	7%	400	300

Prečni skloni

Uporabljen prečni sklon je odvisen od uporabljenih horizontalnih elementov in upoštevane računske hitrosti pri vijačenju. Minimalni prečni sklon na vseh voziščih iz vezanih materialov je 2.5%, na gramoziranih voziščih 4%, na hodnikih 2% in na bankinah 6%.

Prometnica	Q _{max}
LZ 328171 Peršonova ulica	2.5 %

Zgornji ustroj

Vozišče:

	di
asfaltna obrabna plast bitumenskega betona AC 11 surf PmB 45/80-65 A2	4 cm
asfaltna nosilna plast AC 32 base B 50/70 A2	6 cm
drobljenec D 32	40 cm
Skupaj:	50 cm

Hodnik za pešce:

	di
obrabna plast bitumenskega betona AC 8 surf B 70/100 A5	5 cm
drobljenec D 22	40 cm
Skupaj:	45 cm

ODVODNJAVANJE

Odvodnjavanje planuma in pronicajočih vod se bo vršilo preko gibljivih drenažnih cevi DD DN 160 mm in drenažno kanalskih cevi DK DN 200/250 mm. Drenaže so predvidene na levi in desni strani cestišča v skladu z karakterističnim profilom ceste.

Predvidena je kontrolirana odvodnja padavinskih odpadnih vod iz obravnavanega območja. Padavinske odpadne vode, ki se stekajo na prometne površine se z vzdolžnimi in prečnimi nagibi vodijo do požiralnikov pod robnikom in v asfaltni muldi (vsi požiralniki imajo vgrajen peskolov min. 50cm) in nadalje po kanalskem sistemu do vtoka v obstoječ kanalizacijski sistem. Nadalje se kanalizacija izteka v obstoječo čistilno napravo Ptuj, kjer se vode očistijo in stekajo v reko Dravo.

KANALIZACIJA

Na območju obdelave je obstoječ mešan kanalizacijski sistem za odvodnjo padavinskih in komunalnih odpadnih vod v ločenem načinu odvodnje. V območju obdelave potekata dva obstoječa mešana kanala. In sicer kanal 5.5.1 je bil izgrajen leta 2015 v sklopu projekta "Celovito varovanje vodnih virov Ptujškega polja 2. FAZA. Drugi kanal je starejše izvedbe. Iz projektnih pogojev je zahteva da se prioritetno vse padavinske odpadne vode priključujejo na obstoječ kanal.

V sklopu projekta je predvidena prestavitev obstoječega mešanega kanalizacijskega sistema, zaradi predvidenega vodovodnega jaška. Prestavitev se izvede znotraj območja obdelave in sicer v dolžini 13 m. Premeri obstoječih kanalov se ohranijo, prav tako se ohranijo padci nivelete. Prestavitev se izvede z ABC DN 400mm cevmi in ABC DN 1000mm revizijskimi jaški. Prav tako se izvedeta dva kolena ABC DN 400mm pod kotom 30o. Padec nivelete se ohrani obstoječ. Obstoječ kanalizacijski sistem je urejen kot gravitacijski kanalizacijski sistem.

RAZSVETLJAVA

V okviru rekonstrukcije je predvidena demontaža navedenih svetil (tudi kandelabrov in temeljev), kablovodov, prostozračnih vodov (samo razsvetljave), ozemljil in razdelilnika OM043. Izvede se ustrezna nova cestna razsvetljava, novo odjemno mesto (R-OM043) in novi razdelilnik cestne razsvetljave (R-KM043). Novo predvidena cestna razsvetljava se bo krmilila in napajala iz novega razdelilnika cestne razsvetljave R-KM043. Napajanje-krmiljenje razsvetljave (v posamezni veji) je predvideno z enim kablom. Predvideno je da razsvetljava deluje v celonočnem režimu. Svetila imajo prigradjeno redukcijsko napravo za redukcijo na 50% nazivnega svetlobnega toka.

UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA

Na območju deniveliranega krožišča smo izvedli, v skladu s »TSC 03.800:2009 naprave in ukrepi za umirjanje prometa Ur.list RS št. 118-2000« naslednji ukrep za umirjanje prometa:

- 5.4.3 Ploščat trapezne oblike
- Vertikalna in horizontalna signalizacija (30km/h)

V območju rekonstrukcije Peršonove ulice med križiščem z Ulico 5. prekomorske in Rabelčja vas se skladno z novimi cestnimi ureditvami predvidi tudi nova prometna ureditev. Predvidi se vzpostavitev cone 30km/h in izvedejo se ukrepi za umirjanje prometa. Predvidi se izvedba pomožnega kolesarskega pasu širine 1m (Del vozišča, ločen s prekinjeno ločilno črto in 20cm rdečo črto. Površina je prednostno namenjena kolesarjem, uporablja ga pa lahko tudi motoriziran promet.)

Horizontalna signalizacija

Horizontalna signalizacija posreduje udeležencem v cestnem prometu kompletne informacije in zahteve za pravilno vožnjo in ukrepanje. Tvorijo jo vse barvane označbe na vozišču.

Uporabljeni so naslednji elementi horizontalne signalizacije:

Vzdolžne označbe

- o neprekinjena vzdolžna črta 5111 širine 10cm,
- o kratka prekinjena vodilna črta 5123 (1/1/1) širine 10cm,
- o ločilna prekinjena črta 5123-1 (1/1/1) širine 10cm,

Prečne označbe

- o neprekinjena široka prečna črta 5211 (širine 0.50m),
- o prehodi za pešce 5231 (širine 0.50m in dolžine 4m oz. 3m oz. 2m),
- o prehod za kolesarje 5232.
- o »pomožni« kolesarski pas 5233 (širina označbe 20cm)

Druge označbe na vozišču in drugih prometnih površinah

- o stalne ovire za umirjanje prometa 5335-1
- o območje omejene hitrosti 5603-1
- o Kolesarski steza / pas 5609

Puščice na voziščih

- o Smer vožnje naravnost (na kolesarski površini) 5461 na barvni podlagi

Vertikalna signalizacija

Na obravnavanem območju, je potrebno demontirati vse obstoječe znake in table in jih nadomestiti z novimi v skladu s predloženim projektom, razen obstoječi znaki, ki so prikazani v situaciji (z opisom obstoječi prometni znak). Ta signalizacija voznika opozarja, usmerja ter mu posreduje informacije in zahteve za pravilno vožnjo ter pravočasno ukrepanje. Skladno s pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Ur. l. RS št.99/2015) so vsi znaki razdeljeni v štiri velikostne razrede. Velikost znakov je odvisna od najvišje dovoljene hitrosti na cesti/odseku km/h.

Postavitev prometnih znakov

Višina spodnjega roba prometnega znaka oziroma spodnjega roba dopolnilne table mora biti ob postavitvi nad površinami za pešce in kolesarje najmanj 2.25m nad najvišjim robom prečnega profila površine nad katero je postavljen.

Fazna in etapna gradnja

Gradnja bo potekala po principu polovične zapore. Zapora bo trajala cca. 2-3 mesece.

VODOVOD

Obstoječe vodovodno omrežje poteka ob in v lokalni zbirni cesti LZ 328171 (Peršonova ulica), odsek 0.765. Prične v križišču s cestama LZ 328171 (Peršonova ulica) in LZ 329821 (Volkmerjeva cesta, pri Šolskem centru Ptuj). Nadaljuje do križišča z LK 329711 (Ulica 5. prekomorske) in nato proti križišču s cesto JP 831441, ki pelje k hišam Rebelčja vas.

Na obravnavanem območju je že zgrajen vodovodni sistem, ki obsega oskrbo iz obstoječega vodohrana Rebelčja vas. Na predvideni rekonstrukciji Peršonove ulice potekajo obstoječi vodovodni cevovodi LŽ 80, AC 100, AC 200, PVC 110, PVC 160 in PVC 280 ter obstoječi vodovodni priključki, kateri so iz pocinkanih cevi in dotrajani.

Na predvidenem območju se izvede rekonstrukcija vodovoda Peršonove ulice v skupni dolžini 750 m. Ob predvideni cesti se izvede pločnik v katerem se izvede rekonstrukcija obstoječega vodovoda.

7 ANALIZA ZAPOSLENIH

Za vodenje investicije je županja Mestne občine Ptuj imenovala odgovorno osebo za vodenje investicije in skrbnika investicije, ki vodita in koordinirata vse potrebne aktivnosti za pravočasno in strokovno izvedbo del.

Vodja investicije bo deloval v prostorih Mestne občine Ptuj in na gradbišču projekta. Sprotno bo spremljal napredovanje projekta, ažurno sprejemal potrebne odločitve ter na vsako zahtevo poročala pristojnim organom o doseženih fizičnih in finančnih kazalnikih projekta.

Za izvedbo investicije Mestna občina Ptuj ne načrtuje novih zaposlitev.

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

8.1 Izhodišča vrednotenja

Predvideno trajanje projekta ni daljše od enega leta, zato smo skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006 in Spremembe: Ur.l. RS, št. 54/2010, 27/2016), v nadaljevanju prikazovali investicijsko vrednost v stalnih cenah (stalne cene = tekoče cene).

Osnova za oceno vrednosti je pogodbeni vrednost izvedbenih del in vrednosti za dokumentacijo, strokovni nadzor ter storitev koordinatorja za varnost in zdravje pri delu, ki so določene na podlagi naročilnic.

8.2 Ocena investicijske naložbe po stalnih cenah

Tabela 1: Stroški investicije v stalnih cenah

VSEBINA		VREDNOST	DDV	Skupaj
1	Dokumentacija	10.982,00	2.416,04	13.398,04
i	Projektna dokumentacija (novelacija PZI)	9.950,00	2.189,00	12.139,00
ii	Varnostni načrt	1.032,00	227,04	1.259,04
2	Izvedbena dela	651.944,19	115.795,11	767.739,30
i	Skupna dela preplastitve vozišča in delna ureditev infrastrukture	526.341,40	115.795,11	642.136,51
ii	Vodovod	122.394,07	0,00	122.394,07
iii	Arheologija	3.208,72	0,00	3.208,72
3	Nadzor	9.250,00	2.035,00	11.285,00
i	Gradbeni nadzor	9.250,00	2.035,00	11.285,00
4	VREDNOST SKUPAJ (1-3)	672.176,19	120.246,15	792.422,34
5	VREDNOST DDV	120.246,15		
6	VREDNOST Z DDV	792.422,34		

8.3 Ocena investicijske naložbe po tekočih cenah

Predvideno trajanje projekta ni daljše od enega leta, zato smo skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006 in Spremembe: Ur.l. RS, št. 54/2010, 27/2016), v nadaljevanju prikazovali investicijsko vrednost v stalnih cenah (stalne cene = tekoče cene).

9 ANALIZA LOKACIJE

Makrolokacija



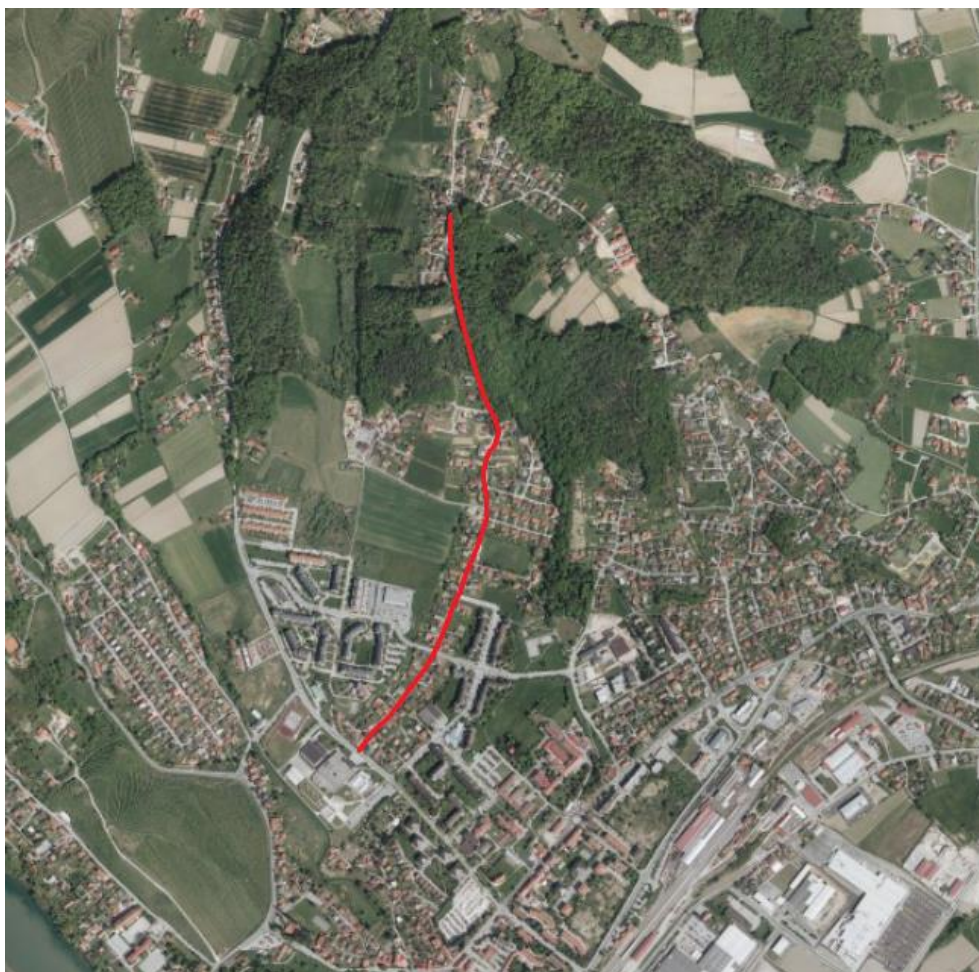
Slika 5: Makrolokacija

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujkega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km², kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 8 mestnih četrtih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg- Turnišče) Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

Mikrolokacija

Območje nameravane investicije se nahaja znotraj mesta Ptuj in obsega površino Peršonove ulice v dolžini 1.334 m.

Območje investicije obsega zemljišča s parcelnima števkama: 996/1 in 996/6, obe k.o. Krčevina pri Ptuj. V kolikor se z izvedbo delno posega na privatna zemljišča, je le-te potrebno odkupiti in urediti lične enovitosti ograje.



Slika 6: Mikrolokacija – celotna Peršonova ulica



Slika 7: Rekonstrukcija Peršonove ulice - 1. del



Slika 8: Rekonstrukcija Peršonove ulice - 2. del

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

Predmetna investicija je namenjena varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Neposredne koristi obnove Peršonove ulice se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja s strani osebnih avtomobilov, saj bo urejena infrastruktura za kolesarjenje in hojo. Povečal se bo delež aktivne mobilnosti v mestnem naselju, povečal delež pešcev (otrok, starejših, invalidov in ostalih). Projekt bo prispeval k izboljšanju kakovosti zraka v mestu ter k boljši povezanosti urbanega območja z zaledjem, k zmanjšanju prometnih zastojev, k izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanem območju in povečanju prometne varnosti.

Tudi sama izvedba investicije ne bo negativno vplivala na okolje in z ekološkega vidika ni sporna. Investitor in tudi izvajalec del morata v času načrtovanja in obnove v največji meri upoštevati določila vseh predpisov o varstvu okolja in poskrbeti, da v času izvedbe ne pride do kakršnega koli onesnaževanja.

Pri načrtovanju in izvedbi investicije so bila in bodo upoštevana sledeča izhodišča:

- 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),
- zmanjševanje vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen za posege, kjer je to potrebno).

Z uspešno izvedbo projekta se bo izboljšala kolesarska infrastruktura in infrastruktura za pešce v Mestni občini Ptuj, s tem se bo znižal obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov v urbanem območju, kar bo pozitivno vplivalo na okolje in družinske izdatke za mobilnost.

10.1 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Ocenjujemo, da pričakovani vplivi izvedbe projekta na okolico ne bodo imeli povečanega negativnega vpliva na okolje in so torej s stališča varstva okolja sprejemljivi, zato za njihovo odpravo ni predvidenih dodatnih stroškov.

11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

11.1 Časovni načrt izvedbe investicije

Tabela 2: Terminski plan izvedbe investicije

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
Priprava projektne dokumentacije (novelacija PZI)	5/2020	6/2020
Izvedba JN za izbiro gradbenega izvajalca	06/2020	7/2020
Izvedba gradbenih del	09/2020	5/2021
Tehnični pregled	5/2021	6/2021

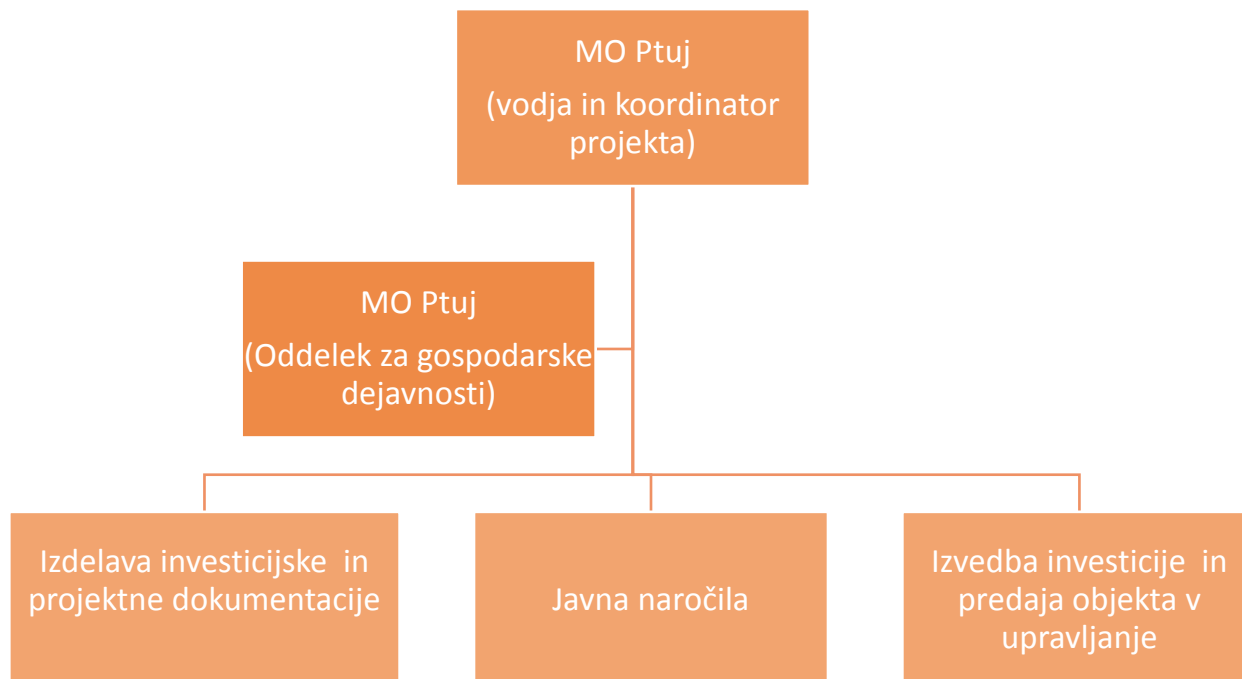
11.2 Organizacija vodenja projekta

Za izvedbo investicije ni predvidene posebne organizacije. Investitorica Mestna občina Ptuj je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta.

Člani projektne skupine za izvedbo projekta:

Ime in priimek	Zadolžitev v okviru projekta in strokovno področje, ki ga oseba pokriva
Andrej Trunk	Odgovorna oseba za izvedbo projekta/investicije.
Aleš Gregorec	Skrbnik projekta. Izvedba investicije. Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije.
Tamara Vrabl	Knjigovodsko spremljanje investicije

Kadrovsko organizacijska shema:



Slika 9: Kadrovsko organizacijska shema

11.3 Analiza izvedljivosti

Za predmetno investicijo je izdelana investicijska dokumentacija – DIIP in projektna dokumentacija – novelacija PZI. V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016), je potrebno izdelati tudi investicijski program (IP).

Pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna, saj dela spadajo med investicijsko vzdrževalna dela v javno korist.

11.4 Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske in projektne dokumentacije

Strokovna podlaga	Številka	Datum izdelave	Izdelovalec
Projekt za izvedbo investicije (PZI-novelacija)	62-4	september 2020	PROINFRA d.o.o.
Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)	371-80/2020	junij 2020	Mestna občina Ptuj
Investicijski program (IP)	371-80/2020	februar 2021	Mestna občina Ptuj

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016), je za potrebe obravnavane investicije, vključno s predloženim dokumentom, izdelana vsa potrebna investicijska dokumentacija (DIIP, IP). Prav tako bo za potrebe investicijskih posegov izdelana vsa potrebna projektna dokumentacija.

12 NAČRT FINANCIRANJA V STALNIH IN TEKOČIH CENAH

12.1 Dinamika financiranja v stalnih cenah

Tabela 3: Dinamika financiranja v stalnih cenah

VSEBINA		2020	2021	VREDNOST	DDV	Skupaj
1	Dokumentacija	9.950,00	1.032,00	10.982,00	2.416,04	13.398,04
i	Projektna dokumentacija (novelacija PZI)	9.950,00	0,00	9.950,00	2.189,00	12.139,00
ii	Varnostni načrt	0,00	1.032,00	1.032,00	227,04	1.259,04
2	Izvedbena dela	561.528,62	90.415,57	651.944,19	115.795,11	767.739,30
i	Skupna dela preplastitve vozišča in delna ureditev infrastrukture	435.925,83	90.415,57	526.341,40	115.795,11	642.136,51
ii	Vodovod	122.394,07	0,00	122.394,07	0,00	122.394,07
iii	Arheologija	3.208,72	0,00	3.208,72	0,00	3.208,72
3	Nadzor	3.000,00	6.250,00	9.250,00	2.035,00	11.285,00
i	Gradbeni nadzor	3.000,00	6.250,00	9.250,00	2.035,00	11.285,00
4	VREDNOST SKUPAJ (1-3)	574.478,62	97.697,57	672.176,19	120.246,15	792.422,34
5	VREDNOST DDV	98.752,68	21.493,47	120.246,15		
6	VREDNOST Z DDV	673.231,30	119.191,04	792.422,34		

Predvideno trajanje projekta ni daljše od enega leta, zato smo skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006 in Spremembe: Ur.l. RS, št. 54/2010, 27/2016), v nadaljevanju prikazovali investicijsko vrednost v stalnih cenah (stalne cene = tekoče cene).

12.2 Viri financiranja

Tabela 4: Viri financiranja

VIRI FINANCIRANJA		2020	2021	Skupaj	Delež
1	MESTNA OBČINA PTUJ	673.231,30	119.191,04	792.422,34	100,00
2	SKUPAJ	673.231,30	119.191,04	792.422,34	100,00

Za izvedbo investicije bo MO Ptuj zagotovila lastna sredstva iz občinskega proračuna. Sredstva so zagotovljena na proračunskih postavkah: PP 6110 Obnova Peršonove ulice (NRP OB096-20-0003), PP 6419 Novogradnje, rekonstrukcije vodovodnega cevovoda (NRP OB096-20-0022). Z rebalansom proračuna bo usklajen Načrt razvojnih programov Mestne občine Ptuj z višino financiranja projekta.

V času priprave proračuna za leto 2021 še niso bili znani vsi finančni podatki, zato so za leto 2020 v Načrtu razvojnih programov navedeni podatki na podlagi DIIP (junij 2020). Za potrebe izvedbe investicije je bila narejena prerazporeditev.

13 PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO IZVEDENI INVESTICIJI

Projekt je neprofitnega značaja. Izvajalci javnih gospodarskih služb sicer iz naslova svoje dejavnosti lahko pričakujejo prihodke, vendar le v višini stroškov upravljanja in vzdrževanja infrastrukture. Presežkov prihodkov nad odhodki iz naslova te investicije tako ni realno pričakovati. Posledično tudi ni pričakovati interesa zasebnega kapitala za investicijsko vlaganje. Investicije tako brez zagotovitve potrebnih javnih virov ni mogoče izvesti.

Upravljavec pričakuje, da se zaradi izvedene naložbe operativni stroški upravljanja ne bodo povečali. Nastali pa bodo določeni prihranki, in sicer iz naslova rednega vzdrževanja infrastrukture. Ne glede na zgoraj navedene prihranke investicija v finančnem smislu ne bo dobičkonosna, ampak se bodo zgolj zmanjšala potrebna sredstva za upravljanje infrastrukture. Zmogljivosti so načrtovane realno, glede na aktualno stanje, zato bo njihova izraba lahko optimalna. Glede na naravo investicije in storitev javnih gospodarskih služb elastičnosti povpraševanja ni pričakovati.

Glede na to, da naročnik izvaja le javno službo in investicija ni tržno naravnava, saj se z njeno realizacijo zagotavljajo zgolj pogoji, ki bodo zadostili predpisom veljavne zakonodaje, projekcija prihodkov in stroškov poslovanja po vzpostavitvi delovanja investicije ni predmet detajlnejše obdelave.

Finančno analizo za take vrste investicij je težko pripraviti. Še posebej v primerih, ki ne prinašajo prihodkov (pristojbin, cestnin). Prihodkov obravnavane investicije torej ni. V finančni analizi bomo upoštevali samo operativne stroške vzdrževanja.

13.1 Prihodki

Prihodkov investicija ne ustvarja.

13.2 Stroški

Stroški vzdrževanja so ocenjeni na 1% od vrednosti investicije v stalnih (=tekočih) cenah, kar znaša 7.924,22 EUR na leto. Predviden konec investicije je maj 2021, zato v letu 2021 predvidevamo stroške vzdrževanja v drugi polovici leta v višini 3.962,11 EUR.

Tabela 5: Stroški investicijskega vzdrževanja

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Stroški investicijskega vzdrževanja	
		Stroški vzdrževanja	SKUPAJ
0	2020	0,00	0,00
1	2021	3.962,11	3.962,11
2	2022	7.924,22	7.924,22
3	2023	7.924,22	7.924,22
4	2024	7.924,22	7.924,22
5	2025	7.924,22	7.924,22
6	2026	7.924,22	7.924,22
7	2027	7.924,22	7.924,22
8	2028	7.924,22	7.924,22
9	2029	7.924,22	7.924,22
10	2030	7.924,22	7.924,22
11	2031	7.924,22	7.924,22
12	2032	7.924,22	7.924,22
13	2033	7.924,22	7.924,22
14	2034	7.924,22	7.924,22
15	2035	7.924,22	7.924,22
16	2036	7.924,22	7.924,22
17	2037	7.924,22	7.924,22
18	2038	7.924,22	7.924,22
19	2039	7.924,22	7.924,22
20	2040	7.924,22	7.924,22
21	2041	7.924,22	7.924,22
22	2042	7.924,22	7.924,22
23	2043	7.924,22	7.924,22
24	2044	7.924,22	7.924,22
25	2045	7.924,22	7.924,22
SKUPAJ		194.143,39	194.143,39

14 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI

14.1 Finančna analiza

Izhodišča, omejitve in predpostavke:

Vrednotenje je opravljeno po metodi cost-benefit analize v pogojih »z« investicijo.

- Pri izračunu upravičenosti naložbe je upoštevan 4 % diskontni faktor, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS št. 60/2006, 54/2010, 27/2016).
- Opazovano obdobje, za katerega je opravljen izračun rentabilnosti je do leta 2045. Upoštevana ekonomska doba je 25 let.
- Vrednotenje projekta je opravljeno po stalnih cenah september 2020. Investicijski stroški so prikazani z ddv. Ostanek vrednosti je 0,00 EUR (skladno z dokumentom »Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects«).
- Vse vrednosti so podane v EUR.

Tabela 6: Preglednica stroškov in prihodkov z diskontiranimi vrednostmi

VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR)							DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški v stalnih cenah	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok	Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
0	2020	673.231,30	0,00	0,00	0,00	-673.231,30	0	2020	673.231,30	0,00	0,00	0,00	-673.231,30
1	2021	119.191,04	3.962,11	0,00	0,00	-123.153,15	1	2021	114.606,77	3.809,72	0,00	0,00	-118.416,49
2	2022		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	2	2022	0,00	7.326,39	0,00	0,00	-7.326,39
3	2023		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	3	2023	0,00	7.044,60	0,00	0,00	-7.044,60
4	2024		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	4	2024	0,00	6.773,66	0,00	0,00	-6.773,66
5	2025		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	5	2025	0,00	6.513,13	0,00	0,00	-6.513,13
6	2026		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	6	2026	0,00	6.262,63	0,00	0,00	-6.262,63
7	2027		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	7	2027	0,00	6.021,76	0,00	0,00	-6.021,76
8	2028		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	8	2028	0,00	5.790,15	0,00	0,00	-5.790,15
9	2029		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	9	2029	0,00	5.567,45	0,00	0,00	-5.567,45
10	2030		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	10	2030	0,00	5.353,32	0,00	0,00	-5.353,32
11	2031		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	11	2031	0,00	5.147,42	0,00	0,00	-5.147,42
12	2032		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	12	2032	0,00	4.949,44	0,00	0,00	-4.949,44
13	2033		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	13	2033	0,00	4.759,08	0,00	0,00	-4.759,08
14	2034		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	14	2034	0,00	4.576,04	0,00	0,00	-4.576,04
15	2035		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	15	2035	0,00	4.400,04	0,00	0,00	-4.400,04
16	2036		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	16	2036	0,00	4.230,81	0,00	0,00	-4.230,81
17	2037		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	17	2037	0,00	4.068,08	0,00	0,00	-4.068,08
18	2038		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	18	2038	0,00	3.911,62	0,00	0,00	-3.911,62
19	2039		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	19	2039	0,00	3.761,17	0,00	0,00	-3.761,17
20	2040		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	20	2040	0,00	3.616,51	0,00	0,00	-3.616,51
21	2041		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	21	2041	0,00	3.477,41	0,00	0,00	-3.477,41
22	2042		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	22	2042	0,00	3.343,67	0,00	0,00	-3.343,67
23	2043		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	23	2043	0,00	3.215,06	0,00	0,00	-3.215,06
24	2044		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	24	2044	0,00	3.091,41	0,00	0,00	-3.091,41
25	2045		7.924,22	0,00	0,00	-7.924,22	25	2045	0,00	2.972,51	0,00	0,00	-2.972,51
	Skupaj	792.422,34	194.143,39	0,00	0,00	-986.565,73		Skupaj	787.838,07	119.983,08	0,00	0,00	-907.821,15

14.1.1 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi

Ker investicija v svoji življenjski dobi ustvarja dejansko le stroške, je neto sedanja vrednost investicijskega projekta izrazito negativna.

Eno od najpogostejše uporabljenih meril za presojanje smiselnosti investicijskega projekta je njegova neto sedanja vrednost. To dobimo tako, da vse bodoče donose D_k z uporabo izbrane diskontne stopnje i reduciramo na začetni trenutek in od tako dobljene vrednosti odštejemo investicijski vložek I_0 , kar bi v simboličnem zapisu za investicijo, ki ima samo vložek na začetku življenjske dobe investicije pomenilo:

- Vrednost investicije - $I_0 = 792.422,34$ EUR
- Diskontna stopnja - $i = 4\%$
- Trajanje investicije - $n = 25$ let
- Prihodek po investiciji: 0 EUR

$$NSV = \frac{D_1}{1+i} + \frac{D_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{D_n}{(1+i)^n} - I_0 = \left(\sum_{k=1}^n \frac{D_k}{(1+i)^k} \right) - I_0$$

- NSV neto sedanja vrednost
- D_n donos
- i diskontna stopnja (4%)
- n leta (0,1,2...)

Kot pričakovano je neto sedanja vrednost investicije (FNPV) negativna in znaša -907.821,15 EUR.

Finančna interna stopnja donosnosti (FIRR) je **negativna**.

Relativna neto sedanja vrednost (RNSV) je **-1,1523**.

14.2 Ekonomska analiza

V tem delu je narejena ocena ekonomske javne koristi družbe, ki so težje oprijemljive in tudi finančno ocenljive. Vendar je tudi te javne koristi potrebno oceniti v denarni obliki, da se lahko oceni družbeno-ekonomska javna korist investicije. Če investicija oziroma projekt nima pozitivnih ekonomskih rezultatov, je investicija z družbenega vidika neupravičena do sofinanciranja z državnimi sredstvi.

Ocenjeni prihodki rekonstruirane, varne ceste – javna koristnost projekta na letni ravni:

- večja varnost v prometu,
- večja dostopnost do javnih storitev za prebivalstvo in pravne subjekte območja,
- zmanjšanje onesnaženosti v mestu zaradi povečanega kolesarskega prometa in hoje,
- urejene prometne površine in varnost v kolesarskem, peš, cestnem prometu spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost,

- manjši škodni vplivi ceste na obrabo transportnih sredstev,
- manj onesnaževanja okolja in izboljšano zdravstveno stanje prebivalstva,
- zagotovitev oskrbe s kakovostno pitno vodo in zmanjšanje vodnih izgub,
- zagotovitev stroškovno učinkovite oskrbe s pitno vodo,
- večja vrednost nepremičnin in zgradb na območju,
- večja privlačnost urbanega okolja,
- izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje.

Izhodišča, omejitve in predpostavke:

Vrednotenje je opravljeno po metodi cost-benefit analize v pogojih »z« investicijo.

- Investicijski stroški so prikazani brez ddv.
- Ocena preostanka vrednosti: po 25 letih je ostanek vrednosti komunalne infrastrukture (vodovod) 30.598,52 EUR.

Pri izračunu amortizacije je upoštevan Pravilnik o načinu in stopnjah odpisa neopredmetenih sredstev in opredmetenih osnovnih sredstev (Ur. l. RS št. 45/05, 138/06, 120/07, 48/09, 112/09, 58/10, 108/13, 100/15).

Izračun amortizacije v EUR

Sredstva	Nabavna sredstva	Amortizacijska stopnja	Letna amortizacija	Popravek vrednosti	Ostanek vrednosti
Komunalna infrastruktura (vodovod)	122.394,07	3%	3.671,82	91.795,55	30.598,52

Za skupno oceno javnih koristi investicije izhajamo iz naslednjih predpostavk:

- **Javno dobro – okoljske koristi:**

Z ureditvijo kolesarske, peš in cestne infrastrukture se bodo zmanjšali tudi negativni vplivi na okolje. Z investicijo bo urejeno odvodnjavanje in cestišče s sistemom sharrow, hodnik za pešce, posledično se bodo zmanjšale emisije hrupa, izpušnih plinov, prašnih delcev, zmanjšala se bo poplavna ogroženost. Ocenjujemo, da bodo prihranki iz naslova okoljskih koristi znašali **15.500,00 EUR** na letnem nivoju.

- **Javno dobro – priseljevanje:**

Varna, udobna in urejena cestna infrastruktura bo zagotavljala višjo kvaliteto bivanja občanov in vplivala na povečanje priseljevanja v Mestno občino Ptuj (ocena: 1 delovno aktivna oseba do leta 2045), kar pomeni, da občina s povečanjem števila priseljenih pridobi dodatna sredstva iz naslova dohodnine zaposlenih (vsaka občina dobi, po zakonu o občinah, 30% od dohodnine zaposlenega). Povprečna mesečna bruto plača za leto 2019 znaša 1.758,27 EUR. Ceno za 1 delovno aktivnega prebivalca smo dobili na podlagi povprečne bruto plače v obdobju enega leta (21.099,24 EUR/leto/osebo). Od tega smo upoštevali 50 % davkov in prispevkov. Po zakonu občina prejme 30% od dohodnine, kar znaša **3.164,89 EUR** po osebi na leto.

- **Javno dobro – prispevek k večji prometni varnosti:**

Na novo urejena cestna, peš, kolesarska infrastruktura, urejeno odvodnjavanje, javna razsvetljava in ustrezna prometna oprema povečujejo varnost udeležencev v prometu.

Prispevek k večji varnosti je ocenjen na **43.544,00 EUR/leto**. Podatki so povzeti s spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa, kjer so objavljeni družbenoekonomski stroški prometnih nesreč v Sloveniji. Po podatkih Javne agencije RS za varnost prometa znašajo v letu 2019 skupni družbenoekonomski stroški prometne nesreče brez poškodb 6.875,00 EUR ter skupni družbenoekonomski stroški z lažjo telesno poškodbo 36.669,00 EUR.

Z izvedbo predmetne investicije, kjer je eden izmed ključnih ciljev povečanje prometne varnosti kolesarjev in tudi pešcev, se ocenjuje, da bo zaradi ustrezne prometne infrastrukture, vsako leto ena prometna nesreča s kolesarji oziroma pešci manj, in sicer ena prometna nesreča brez poškodb ter ena prometna nesreča z lažjo telesno poškodbo.

Tabela 7: Družbenoekonomski stroški na enoto (z upoštevanjem SVŽ) v letu 2019

Leto 2019	Brez poškodb (v EUR)	Lažja telesna poškodba (v EUR)	Huda telesna poškodba (v EUR)	Poškodba s smrtnim izidom (v EUR)
Stroški udeleženca	6.833,00	13.016,00	14.719,00	39.816,00
Stroški prometne nesreče	42,00	23.653,00	239.857,00	2.064.911,00
Skupaj družbeno ekonomski stroški prometne nesreče	6.875,00	36.669,00	254.576,00	2.104.727,00

SVŽ – statistična vrednost življenja

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa (<https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-stroskov-prometnih-nesrec/>)

Stroški udeleženca vključujejo:

- Medicinske stroške: prva pomoč in nujni prevoz, urgentno zdravljenje, hospitalno zdravljenje, ambulantno zdravljenje in rehabilitacija, domača nega, zdravila in pripomočki.
- Nemedicinsko rehabilitacijo: prilagoditev stanovanja za invalidne osebe, posebne zahteve za mobilnost invalidnih oseb, poklicna rehabilitacija, izobraževanje za otroke.
- Izgubljeno proizvodnjo (bruto ali neto): izgubljena proizvodnja zaposlenih oseb, izgubljena netržna proizvodnja (v gospodinjstvu, prostem času), bodoča ali potencialna izguba proizvodnje (otroci).
- Druge ekonomske stroške: obiski poškodovanih, izgubljena proizvodnja članov gospodinjstva, prežgodnji pogreb, potrebna pomoč.
- Človeški stroški: izguba pričakovane preostale življenjske dobe, fizično in duševno trpljenje udeležencev, duševno trpljenje sorodnikov in prijateljev udeležencev.

Stroški prometne nesreče vključujejo:

- Materialno škodo: škoda na vozilih, škoda na cesti, škoda na zgradbah in objektih, škoda na osebni lastnini, škoda na blagu (pri tovornih vozilih), okoljska škoda.
- Administrativne stroške: policijski stroški (tudi zapor), stroški gasilcev, administrativni stroški zdravstvenega zavarovanja, administrativni stroški ostalih zavarovanj, pravniški stroški.
- Druge stroške: izguba zaradi zmanjšane uporabe kapitalnih dobrin (stroški najema), stroški zastojev (gorivo, čas, škodljive emisije motornih vozil), izguba proizvodnje zapornikov (v zaporu zaradi prometne nesreče).

Tabela 8: Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ter posledice v Mestni občini Ptuj v obdobju med leti 2016-2019

Kolesarji/ Leto	Brez poškodb	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt	Skupaj število nesreč
2016	0	20	4	0	24
2017	2	13	6	1	22
2018	4	18	5	0	27
2019	2	14	0	0	16
Povprečje	2	16	4	0	22

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa (<http://nesrece.avp-rs.si>).

Iz zgornje tabele je razvidno, da je v Mestni občini Ptuj vsako leto v prometni nesreči, v povprečju, udeleženih 22 kolesarjev, pri čemer 16 kolesarjev utрпи lažjo in 4 hudo telesno poškodbo.

Skupaj družbene koristi: **1.622.117,81 EUR.**

Tabela 9: Javno dobro – družbene koristi

Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Javno dobro - družbene koristi			
		Javno dobro – prispevek k večji prometni varnosti	Javno dobro - okoljske koristi	Javno dobro - priseljivanje	SKUPAJ
0	2020	0,00	0,00	0,00	0,00
1	2021	21.772,00	9.750,00	1.582,45	33.104,45
2	2022	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
3	2023	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
4	2024	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
5	2025	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
6	2026	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
7	2027	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
8	2028	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
9	2029	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
10	2030	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
11	2031	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
12	2032	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
13	2033	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
14	2034	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
15	2035	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
16	2036	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
17	2037	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
18	2038	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
19	2039	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
20	2040	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
21	2041	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
22	2042	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
23	2043	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
24	2044	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
25	2045	43.544,00	19.500,00	3.164,89	66.208,89
SKUPAJ		1.066.828,00	477.750,00	77.539,81	1.622.117,81

Tabela 10: Preglednica stroškov in prihodkov z diskontiranimi vrednostmi-ekonomska analiza

VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR)							DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)							5%
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški v stalnih cenah	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	
0	2020	574.478,62	0,00	0,00	0,00	-574.478,62	0	2020	574.478,62	0,00	0,00	0,00	-574.478,62	
1	2021	97.697,57	3.962,11	33.104,45	0,00	-68.555,23	1	2021	93.045,30	3.773,44	31.528,05	0,00	-65.290,70	
2	2022		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	2	2022	0,00	7.187,50	60.053,41	0,00	52.865,91	
3	2023		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	3	2023	0,00	6.845,24	57.193,73	0,00	50.348,49	
4	2024		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	4	2024	0,00	6.519,28	54.470,22	0,00	47.950,94	
5	2025		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	5	2025	0,00	6.208,83	51.876,40	0,00	45.667,56	
6	2026		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	6	2026	0,00	5.913,17	49.406,09	0,00	43.492,92	
7	2027		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	7	2027	0,00	5.631,60	47.053,42	0,00	41.421,83	
8	2028		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	8	2028	0,00	5.363,42	44.812,78	0,00	39.449,36	
9	2029		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	9	2029	0,00	5.108,02	42.678,84	0,00	37.570,82	
10	2030		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	10	2030	0,00	4.864,78	40.646,52	0,00	35.781,73	
11	2031		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	11	2031	0,00	4.633,13	38.710,97	0,00	34.077,84	
12	2032		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	12	2032	0,00	4.412,50	36.867,59	0,00	32.455,09	
13	2033		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	13	2033	0,00	4.202,38	35.111,99	0,00	30.909,60	
14	2034		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	14	2034	0,00	4.002,27	33.439,99	0,00	29.437,72	
15	2035		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	15	2035	0,00	3.811,69	31.847,61	0,00	28.035,92	
16	2036		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	16	2036	0,00	3.630,18	30.331,06	0,00	26.700,88	
17	2037		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	17	2037	0,00	3.457,31	28.886,72	0,00	25.429,41	
18	2038		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	18	2038	0,00	3.292,68	27.511,16	0,00	24.218,48	
19	2039		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	19	2039	0,00	3.135,88	26.201,11	0,00	23.065,22	
20	2040		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	20	2040	0,00	2.986,56	24.953,43	0,00	21.966,88	
21	2041		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	21	2041	0,00	2.844,34	23.765,18	0,00	20.920,84	
22	2042		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	22	2042	0,00	2.708,89	22.633,50	0,00	19.924,61	
23	2043		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	23	2043	0,00	2.579,90	21.555,71	0,00	18.975,82	
24	2044		7.924,22	66.208,89	0,00	58.284,67	24	2044	0,00	2.457,05	20.529,25	0,00	18.072,21	
25	2045		7.924,22	66.208,89	30.598,52	88.883,19	25	2045	0,00	2.340,04	19.551,67	9.035,83	26.247,45	
	Skupaj	672.176,19	194.143,39	1.622.117,81	30.598,52	786.396,75		Skupaj	667.523,92	107.910,08	901.616,39	9.035,83	135.218,21	

14.2.1 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi

Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti s še naslednjimi podatki je sledeč:

Vrednost investicije brez DDV: 672.176,19 EUR

Ekonomska doba investicije: 25 let

Diskontna stopnja: 5%

$$NSV = \frac{D_1}{1+i} + \frac{D_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{D_n}{(1+i)^n} - I_0 = \left(\sum_{k=1}^n \frac{D_k}{(1+i)^k} \right) - I_0$$

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije znaša **135.218,21 EUR**

Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) je **6,868**.

Relativna neto sedanja vrednost (RNSV) je **0,2026**.

Investicija se povrne **med 18. in 19. letom**.

Razmerje med koristmi in stroški znaša **1,16**.

Glede na pozitivno neto sedanjo vrednost in pozitivno interno stopnjo donosa ter razmerjem med koristmi in stroški večjimi od 1, pri ekonomski analizi, je investicija v Obnovo Peršonove ulice upravičena.

15 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

15.1 Analiza tveganj

Analiza tveganj se osredotoča na identificiranje in definiranje možnih tveganj, ki bi lahko ogrozila oz. negativno vplivala na izvedbo projekta. Za obravnavano investicijo bi lahko rekli, da je to v prvi vrsti predvsem pravočasna izvedba investicije in zagotovitev potrebnih virov financiranja za izvedbo. Tveganja lahko razdelimo na:

Tveganje izvedbe: fazi izvedbe lahko pravočasno izvedbo ogrozijo nepredvidene vremenske razmere, na katere tako izvajalec kot tudi naročnik nima vpliva. Višjo stopnjo tveganja oz. višjo verjetnost nastanka dogodka pripisujemo izboru neustreznega oz. neizkušenega izvajalca del, kar pa se da ponovno preprečiti s pripravo ustreznega razpisnega gradiva in jasno določenimi pogoji, ki jih mora ponudnik izpolniti (predvsem reference, kadrovska zasedba).

Tveganje obratovanja objekta: V fazi obratovanja objekta je lahko investicija podvržena višji stopnji tveganja predvsem takrat, kadar osebje, ki je zadolženo za upravljanje objekta – predvsem za delo z napravami, ni primerno strokovno usposobljeno ter ne upošteva podanih navodil glede obratovanja in vzdrževanja objekta, ki jih pripravi izvajalec del. Za preprečitev tovrstnega tveganja je potrebno poskrbeti za ustrezno šolanje in izpopolnjevanje tehničnega osebja.

Finančna tveganja: Tveganje plačilne sposobnosti se skuša obvladati z načrtovanjem denarnih tokov.

Ekološka tveganja: Ekološko tveganje je omejeno z izbiro najbolj primernih materialov, ki bodo preprečevala ekološko obremenitev

Tveganje javnega interesa: javni interes za izvedbo investicije je velik, saj gre za projekt, ki bo izboljšal kvaliteto življenja prebivalcev na območju Mestne občine Ptuj

15.2 Analiza občutljivosti

Z analizo občutljivosti ugotavljamo, kateri so kritični parametri načrtovane investicije.

V okviru analize občutljivosti obravnavamo naslednje spremembe, ki vplivajo na izvedbo projekta:

- povečanje in zmanjšanje investicije za 1%
- povečanje in zmanjšanje operativnih stroškov za 1%
- povečanje oziroma zmanjšanje pričakovanih učinkov oziroma ekonomskih koristi za 1%

Tabela 11: Spremembe ključnih spremenljivk

Element - EKONOMSKA A.	ENSV		% odmika od osnove	EIRR (%)		% odmika od osnove
Osnovni izračun	135.218,21	100,00%		6,868	100,00%	
Povečanje investicije za 1%	128.542,97	95,06	4,94	6,762	98,46	1,54
Zmanjšanje investicije za 1%	141.893,45	104,94	-4,94	6,975	101,56	-1,56
Povečanje operativnih stroškov za 1%	134.139,11	99,20	0,80	6,854	99,80	0,20
Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%	136.297,31	100,80	-0,80	6,882	100,20	-0,20
Povečanje prihodkov za 1%	144.234,37	106,67	-6,67	6,987	101,73	-1,73
Zmanjšanje prihodkov za 1%	126.202,05	93,33	6,67	6,748	98,25	1,75

Na podlagi upoštevanja priporočil, da se kot kritične obravnavajo spremenljivke, katerih 1% sprememba povzroči 1% spremembo osnovne vrednosti NSV, so v obravnavanem projektu kritične spremenljivke povečanje investicije in zmanjšanje ekonomskih koristi projekta.

Ugotavljamo, da je obravnavani projekt glede na rezultate analize občutljivosti manj rizičen.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za infrastrukturno ureditev Peršonove ulice. Brez zagotovitve javnih virov investicije ni možno izvesti.

Namen investicije je obnova lokalne ceste LZ 328171 (Peršonova ulica) v skupni dolžini 1.334 m, delna rekonstrukcija spremljajočih komunalnih vodov, hodnika za pešce in kolesarje oz. mešana površina za pešce in kolesarje za potrebe zagotavljanja varne, udobne dostopnosti za vse ciljne skupine prebivalcev Mestne občine Ptuj. Investicija bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestu ter k boljši povezanosti urbanega območja z zaledjem, k zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora in povečanju prometne varnosti.

Glede na naravo projekta je bistvena presoja ekonomskih kazalnikov projekta, kjer je poleg finančnih parametrov potrebno upoštevati tudi druge koristi projekta, kot so:

- zmanjšanje onesnaženosti v mestu zaradi povečanega kolesarskega prometa in hoje,
- urejene prometne površine in varnost v kolesarskem, peš, cestnem prometu spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost,
- izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
- prispevek k boljšemu zdravju ljudi in k večjim prihrankom za mobilnost,
- prispevek k boljši povezanosti urbanega območja z zaledjem,
- prispevek k povečanju prometne varnosti.

V primeru ohranjanja nespremenjenega stanja se bodo nadaljevali negativni vplivi na okolje v smislu povečevanja emisij toplogrednih plinov. Z uspešno izvedbo projekta se zniža obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov v urbanem središču, kar bo pozitivno vplivalo na okolje, zdravje ljudi in družinske izdatke za mobilnost.

Tabela 12: Zbirni prikaz rezultatov projekta

Vrednost investicije (stalne = tekoče cene) z DDV:	792.422,34 EUR
Vrednost investicije (stalne = tekoče cene) brez DDV:	672.176,19 EUR
Trajanje izvedbe del	sept. 2020-maj 2021
Viri financiranja (stalne = tekoče cene): • Mestna občina Ptuj	792.422,34 EUR
Referenčno obdobje	25 let
Diskontna stopnja pri finančni analizi	4 %
Finančna neto sedanja vrednost	-907.821,15
Finančna interna stopnja donosnosti	negativna
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,1523
Diskontna stopnja pri ekonomski analizi	5 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	135.218,21
Ekonomska interna stopnja donosnosti	6,868
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,2026
Razmerje med koristmi in stroški	1,16
Doba vračanja	med 18. in 19. letom

Čeprav investicija ne ustvarja neposrednih prihodkov, vsi, tako ekonomski kot vsebinski kazalci, dokazujejo, da je investicija v celoti upravičena in bo vplivala na razvoj občine in dvig standarda njenih prebivalcev.

Zato je odločitev investitorja za nameravano gradnjo v celoti utemeljena. Investicija je opredeljena v Načrtu razvojnih programov, z rebalansom proračuna bo usklajena višina financiranja.

Projekt predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto in ima jasno opredeljene cilje. Skladen je s Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Ptuj in s Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj.

Investicija bo pripomogla k razvoju trajnostne mobilnosti in kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Ptuj, zato je naložba smiselna in upravičena.