



MESTNA OBČINA PTUJ

Mestni trg 1
2250 Ptuj

Številka: 351-566/2021-14

INVESTICIJSKI PROGRAM

Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa

(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, junij 2021

Naziv investicijskega projekta:

Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1.etapa

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

Izdellovalec IP št. 351-566/2021-14 (ime, priimek, podpis, žig):

**Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti
Ksenija Gabrovec, pripravnica-svetovalka na Oddelku za gospodarske dejavnosti
Kabinet župana, Služba za projekte in investicije**

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

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

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

Aljaž Vesenjāk, 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, junij 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.....	11
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	12
2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov	12
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.....	14
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.....	24
6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	25
7 ANALIZA ZAPOSLENIH.....	31
8 Ocena vrednosti projekta po stalnih IN TEKOČIH CENAH	32
8.1 Izhodišča vrednotenja	32
8.2 Ocena investicijske naložbe po stalnih cenah.....	32

8.3	Ocena investicijske naložbe po tekočih cenah.....	32
9	Analiza lokacije	33
10	Analiza vplivov investicijskega projekta na okolje	35
10.1	Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov	35
11	Časovni načrt izvedbe investicije S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	36
11.1	Časovni načrt izvedbe investicije.....	36
11.2	Organizacija vodenja projekta	36
11.3	Analiza izvedljivosti	37
11.4	Seznam že pripravljene in pregled še potrebne investicijske in projektne dokumentacije	37
12	Načrt financiranja v STALNIH IN tekočih cenah.....	39
12.1	Dinamika financiranja v stalnih cenah	39
12.2	Viri financiranja.....	40
13	Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po izvedeni investiciji.....	41
13.1	Prihodki	41
13.2	Stroški	41
14	Vrednotenje drugih stroškov in koristi	43
14.1	Finančna analiza	43
14.1.1	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	45
14.2	Ekonomska analiza	45
14.2.1	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	49
15	Analiza tveganj in analiza občutljivosti	50
15.1	Analiza tveganj.....	50
15.2	Analiza občutljivosti	50
16	Predstavitev in razlaga rezultatov	52

SEZNAM TABEL

Tabela 1:	Stroški investicije v stalnih cenah.....	32
Tabela 2:	Terminski plan izvedbe investicije	36
Tabela 3:	Dinamika financiranja v stalnih cenah	39
Tabela 4:	Viri financiranja.....	40
Tabela 5:	Stroški investicijskega vzdrževanja.....	41
Tabela 6:	Preglednica stroškov in prihodkov z diskontiranimi vrednostmi	44
Tabela 7:	Javno dobro – družbene koristi	47
Tabela 8:	Preglednica stroškov in prihodkov z diskontiranimi vrednostmi - ekonomska analiza	48
Tabela 9:	Spremembe ključnih spremenljivk.....	51
Tabela 10:	Zbirni prikaz rezultatov projekta.....	52

SEZNAM SLIK

Slika 1: Območje rekonstrukcije Ulice 5. prekomorske – 1. etapa (označeno z rdečo barvo)	17
Slika 2: Odsek – Iz smeri Volkmerjeve ceste na Ulico 5. prekomorske	17
Slika 3: Odsek – Iz smeri Ulice 5. prekomorske proti križišču s Peršonovo ulico	18
Slika 4: Odsek – Iz smeri križišča s Peršonovo ulico na Ulico 5. prekomorske	18
Slika 5: Odsek – Iz smeri Ulice 5. prekomorske pri priključku na parkirišče Spar	19
Slika 6: Odsek – Vzdolžna parkirišča na Ulici 5. prekomorske	19
Slika 7: Odsek – Avtobusno postajališče na Ulici 5. prekomorske	20
Slika 8: Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije)	20
Slika 9: Vizualizacija Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa	25
Slika 10: Vizualizacija Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa	26
Slika 11: Makrolokacija	33
Slika 12: Območje rekonstrukcije Ulice 5. prekomorske – 1. etapa	34
Slika 13: Kadrovska organizacijska shema	37

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA

1.1 Uvodno pojasnilo

Investicijski program obravnava investicijo Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa, ki obsega obnovo mestne oz. krajevne ceste LK 329711 (Ulica 5. prekomorske) od km 0+073 do km 0+492, v skupni dolžini 419 m.

Razlog za izvedbo investicije je slabo stanje ceste in pločnika na območju obdelave. Na površini so vidne številne prečne, vzdolžne in mrežaste razpoke. Pojavljajo se številne krpe raznih nepravilnih oblik, nepregledni prehodi za pešce in avtobusna postajališča. Pomanjkljivo je tudi odvodnjavanje voziščne konstrukcije. Zaradi vseh naštetih razlogov je vprašljiv varnostni vidik ceste in površin za pešce.

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. Na seji mestnega sveta Mestne občine Ptuj v juniju 2021 sta zato obravnavana tako dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program.

Investicija zajema rekonstrukcijo ceste Ulice 5. prekomorske od km 0+073 do km 0+492 (križišče s Peršonovo ulico). Dolžina rekonstrukcije je 419 m. V okviru investicije se bo izvedla rekonstrukcija obojestranskega pločnika, uredila se bodo obojestranska vzdolžna parkirišča, na način, da je zagotovljena preglednost na izvozi iz križišč in priključkov, avtobusnih postajališč in na prehodih za pešce. Uredil se bo par avtobusnih postajališč s čakališčem in nadstrešnico. Urejeni bodo tudi vsi prehodi za pešce ter križišča z javnimi potmi. Kolesarski promet je predviden na vozišču, označen z obojestranskimi pasovi. Sočasno z rekonstrukcijo ceste je predvidena tudi rekonstrukcija javne razsvetljave. Za izvedbo investicije je že bila podpisana pogodba z izbranim izvajalcem, dela so se pričela v mesecu maju 2021.

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 891.109,00 EUR z DDV.

Projekt Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa 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
Telefon	02 748 29 99
E-pošta	obcina.ptuj@ptuj.si
Spletna stran	www.ptuj.si
Davčna številka	SI85675237
Transakcijski račun	01296-0100016538
Odgovorna oseba	Nuška GAJŠEK, županja

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
Spletna stran	www.ptuj.si
Odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije	Simona Kašman, Kabinet župana, vodja Službe za projekte in investicije
Priprava Investicijskega programa	Tina Zamuda, Služba za projekte in investicije
Telefon	02 748 29 67
E-pošta	Tina.zamuda@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 Vesenjaj, dipl.inž.grad.
E-pošta	aljaz.vesenjaj@proinfra.si
Odgovorni projektant	Aljaž Vesenjaj, dipl.inž.grad.
Telefon	031 395 577
e-mail	aljaz.vesenjaj@proinfra.si

1.3 Namen in cilj investicijskega projekta

Namen investicije je rekonstrukcija mestne oz. krajevne ceste LK 329711 (Ulica 5. prekomorske) od km 0+073 do km 0+492, v skupni dolžini 419 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.

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

Uredilo se bo tudi odvodnjavanje cestišča oziroma voziščne konstrukcije in površin za pešce in kolesarje (hodnik za pešce, kolesarski pas).

Projektant mora pri projektiranju upoštevati sledeče smernice in navodila:

- upoštevati je potrebno vse veljavne zakone in podzakonske akte,
- potrebno je upoštevati tudi Tehnične specifikacije za ceste in objekte na cestah (TSC), ki jih je izdalo Ministrstvo za promet oziroma Ministrstvo za infrastrukturo od leta 2000 dalje, smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih.

Cilj projekta je rekonstrukcija mestne oz. krajevne ceste LK 329711 (Ulica 5. prekomorske) od km 0+073 do km 0+492, v skupni dolžini 419 m, delna rekonstrukcija spremljajočih komunalnih vodov, 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.

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 projekta so:

- vlaganje v manj razvitem območju, na katerem je infrastrukturni standard na nizki ravni,
- zagotoviti enakomernejši dostop do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo,
- izboljšati kakovost življenja in dela v lokalni skupnosti,
- zagotoviti varno šolsko pot,
- rekonstrukcija ulic 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.

1.4 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa se sprejema sočasno z investicijskim programom. 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 z DDV: 891.109,00 EUR

Viri financiranja:

Mestna občina Ptuj: 891.109,00 EUR

Dokument identifikacije investicijskega projekta obravnava dve varianti, in sicer:

Varianta »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa pomeni, da se rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa 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 pomeni, da Mestna občina Ptuj izvede projekt Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa. 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, rekonstrukcijo Ulice 5. prekomorske – 1. etapa s ciljem zagotavljanja trajnostne in aktivne mobilnosti v Mestni občini Ptuj.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 Cilji investicije

Cilj investicije je rekonstrukcija mestne oz. krajeвне ceste LK 329711 (Ulica 5. prekomorske) od km 0+073 do km 0+492, v skupni dolžini 419 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 kolesarske steze (ali mešane površine), prestavitev javne razsvetljave, namestitev pripadajoče prometne signalizacije, ureditev odvodnjavanja tako ceste kot površine za kolesarje in pešce.

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

3. 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.

4. 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 projekta so:

- vlaganje v manj razvitem območju, na katerem je infrastrukturni standard na nizki ravni,
- zagotoviti enakomernejši dostop do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo,
- izboljšati kakovost življenja in dela v lokalni skupnosti,
- zagotoviti varno šolsko pot,
- rekonstrukcija ulic 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.

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
- Idejna zasnova št. 115, maj 2021, Proinfra d.o.o.
- PZI dokumentacija, št. projekta 115, Proinfra d.o.o.
- Dokument identifikacije investicijskega projekta, junij 2021

2.3 Opis upoštevanih variant in izbor optimalne variante

Varianta »brez« investicije

Varianta »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa pomeni, da se rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa 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.

Varianto »z« investicijo

Varianta »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj izvede projekt Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa. 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, rekonstrukcijo Ulice 5. prekomorske – 1. etapa 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 investitorja: Nuška Gajšek; županja
- Vodja projekta: Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti
- Izvajalca del in storitev je Mestna občina Ptuj izbrala na podlagi Zakona o javnem naročanju;
- Z izbranim izvajalcem del za izvedbo celotne investicije je naročnik podpisal pogodbo za izvedbo;
- Naročnik med izvajanjem investicije poskrbi za ustrezen strokovni nadzor.

2.5.1 Seznam že pripravljene in še potrebne dokumentacije

Že pripravljena dokumentacija

- PZI, št. projekta: 115, maj 2021
- Dokument identifikacije investicijskega projekta, junij 2021
- Investicijski program, junij 2021

Še potrebna dokumentacija

- 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 projektno dokumentacijo.

Vrednost investicije po tekočih (=stalnih) cenah (brez DDV): 732.620,82 EUR

Vrednost investicije po tekočih (=stalnih) cenah (z DDV): 891.109,00 EUR

Viri financiranja: lastna sredstva Mestne občine Ptuj

2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov

FINANČNI KAZALNIKI:

Neto sedanja vrednost investicije (FNPV) **negativna in znaša -1.005.559,64 EUR.**

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

Relativna neto sedanja vrednost znaša (RNSV) je **-1,128.**

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 555.119,63 EUR.**

Finančna interna stopnja donosnosti (EIRR) je **22,92**

Relativna neto sedanja vrednost znaša (RNSV) je **0,7577**

DVI: **med 3. in 4. letom**

Razmerje med koristmi in stroški (K/S): **1,6**

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 investitorja: 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, I. 2019), kar znaša 1,12 % vseh prebivalcev Slovenije. Samo v naselju Ptuj živi 76,79 % vseh prebivalcev Mestne občine Ptuj (SI-STAT, I. 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 trg 1, 2250 Ptuj

Odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije: Simona Kašman, Vodja Službe za projekte in investicije

Telefon: 02 748 29 99

E-pošta: obcina.ptuj@ptuj.si

Priprava DIIP: Aleš Gregorec, Ksenija Gabrovec; Oddelek za gospodarske dejavnosti

Priprava IP: Tina Zamuda, Služba za projekte in investicije

Telefon: 02 748 29 67, 02 748 29 23

3.4 Osnovni podatki o pripravljavcu projektne dokumentacije

Naziv: PROINFRA d.o.o.

Naslov: Gosposvetska cesta 84, 2000 Maribor

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

Telefon: 031 395 577

e-pošta: aljaz.vesenjaki@proinfra.si

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

Telefon: 031 395 577

e-pošta: aljaz.vesenjaki@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.

4.2 Opis obstoječega stanja

Investitor Mestna občina Ptuj je pristopila k rekonstrukciji obstoječe občinske ceste LK 329711 (Ulica 5. prekomorske) od km 0+073 do km 0+492 (križišče s Peršonovo ulico). Dolžina rekonstrukcije v 1. etapi je 419 metrov.

Mestna oz. krajevna cesta LK 329711 (Ulica 5. prekomorske), se prične v križišču z lokalno cesto LC 328151 (Volkmerjeva cesta). Nadaljuje se do križišča z lokalno zbirno cesto LZ 328171 (Peršonova ulica) in nato proti križišču z lokalno cesto LC 328031 (Župančičeva ulica). Križišče Ulice 5. Prekomorske in Peršonove ulice, je že rekonstruirano.

Ceste in pločniki na območju meje obdelave so v zelo slabem stanju. Na površini si vidne številne prečne, vzdolžne in mrežaste razpoke. Pojavljajo se številne krpe raznih nepravilnih oblik. Odvodnjavanje voziščne konstrukcije je pomanjkljivo. Tako je vprašljiv varnostni vidik obstoječe ceste.

V območju urejanja se na Ulici 5. prekomorske nahaja par avtobusnih postajališč, kateri se nahaja v križišču z Ulico 25. maja je izveden v območju obstoječih vzdolžnih parkirišč. Preglednost ni zagotovljena. Zaradi parkirišč je otežen izvoz in uvoz na avtobusno postajališče.

Stanje voziščne konstrukcije in vozne površine kažejo na to, da so poškodbe posledica zmrzlinke neodpornosti, neustreznega odvodnjavanja in zmanjšane nosilnosti. Potrebna je temeljita obnova voziščne konstrukcije. Robniki so v večji meri že iztrošeni in poškodovani. Obstoječa prometna oprema je v glavnem dotrajana in poškodovana.



Slika 1: Območje rekonstrukcije Ulice 5. prekomorske – 1. etapa (označeno z rdečo barvo)

Obstoječe stanje ceste



Slika 2: Odsek – Iz smeri Volkmerjeve ceste na Ulico 5. prekomorske



Slika 3: Odsek – Iz smeri Ulice 5. prekomorske proti križišču s Peršonovo ulico



Slika 4: Odsek – Iz smeri križišča s Peršonovo ulico na Ulico 5. prekomorske



Slika 5: Odsek – Iz smeri Ulice 5. prekomorske pri priključku na parkirišče Spar



Slika 6: Odsek – Vzdolžna parkirišča na Ulici 5. prekomorske



Slika 7: Odsek – Avtobusno postajališče na Ulici 5. prekomorske



Slika 8: Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije)

(Vir: www.geoprostor.net/piso)

Komunalna infrastruktura

V območju obdelave potekajo naslednji obstoječi komunalni vodi:

- Kanalizacija
- 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 329711 – Ulica 5. prekomorske.

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 zoženo območje ter v križiščih) bo potrebno le-ta odkupiti in urediti.

4.3 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 medkrajevna 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, sprejeto 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

Projekt zajema rekonstrukcijo Ulice 5. prekomorske od km 0+073 do km 0+492 (križišče s Peršonovo ulico). Dolžina rekonstrukcije v 1. etapi je 419 m. Izvede se rekonstrukcija obojestranskega pločnika. Uredijo se obojestranska vzdolžna parkirišča, na način, da je zagotovljena preglednost na izvozi iz križišč in priključkov, avtobusnih postajališč in na prehodih za pešce. Število predvidenih parkirnih mest je 15PM za osebna vozila + 2PM rezervirana za vozila invalidov – SKUPAJ 17 parkirnih mest. V km 0+220 levo in v km 0+280 desno se izvede par avtobusnih postajališč v niši. Avtobusni postajališči se opremita s čakališčem in nadstrešnico. Avtobusni postajališči omogočata varno uporabo le teh in sta predvideni v skladu s pravilnikom o Avtobusnih postajališčih.

Uredijo se vsi prehodi za pešce. Prehod za pešce v km 0+240 se uredi na trapezni ploščadi, katera služi kot ukrep za umirjanje prometa.

Uredijo se križišča z javnimi potmi JP 831371, JP 831401, JP 831361, JP 831383, JP 831381 in JP 831391. Prav take se uredijo priključki do stanovanjskih in poslovnih objektov ter obstoječih parkirišč.

Kolesarski promet v 1. etapi se predvidi na vozišču, označeno z obojestranskimi pasovi. Širina dela vozišča med kolesarskima pasovima, ki je namenjen motornim vozilom je $\geq 3,50\text{m}$.

Razširitve vozišča v krivinah omogočajo prevoznost in srečevanje dveh avtobusov.

Sočasno z rekonstrukcijo ceste je predvidena tudi rekonstrukcija javne razsvetljave.

Predvidena je zaščita vseh obstoječih komunalnih vodov.

Na predvidenem območju rekonstrukcije ceste se nahaja naslednja obstoječa komunalna infrastruktura:

- Kanalizacija
- Vodovod – po ločenem projektu.
- Plinovod
- Vročevod
- EE vodi (SN, NN)
- Telekomunikacijski vodi



Slika 9: Vizualizacija Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa



Slika 10: Vizualizacija Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa

Normalni profili

NPP na območju obojestranskega hodnika za pešce

Vozišče (1m + 3,50m + 1m)	1 X 5,50m	= 5,50m
hodnik za pešce	2 X 1,60m	= 3,20m
NPP skupaj		= 8,70m

NPP na območju obojestranskega vzdolžnega parkiranja

Vozišče (1m + 3,50m + 1m)	1 X 5,50m	= 5,50m
betonska segmentna mulda	2 X 0,50m	= 1,00m
Varnostni pas	2 x 0,25m	= 0,50m
parkirišče	2 X 2,50m	= 5,00m
hodnik za pešce	2 X 2,25m	= 4,50m
NPP skupaj		= 16,50m

NPP na območju obojestranske vmesne zelenice

Vozišče (1m + 3,50m + 1m)	1 X 5,50m	= 5,50m
zelenica	1 X 1,50m	= 1,50m
Zelenica	1 x 2,00m	= 2,00m
Hodnik za pešce	1 x 2,00m	= 2,00m
hodnik za pešce	1 X 2,45-3,40m	= 4,50m
NPP skupaj		= 13,45 – 14,40 m

NPP na območju avtobusnega postajališča na levi strani

Vozišče (1m + 3,50m + 1m)	1 X 5,50m	= 5,50m
asfaltna mulda	1 X 0,50m	= 0,50m
avtobusno postajališče	1 x 3,10m	= 3,10m
čakališče	1 X 3,60m	= 3,60m
zelenica	1 X 1,50m	= 1,50m
hodnik za pešce	1 X 2,00m	= 2,00m
NPP skupaj		= 16,20m

NPP na območju avtobusnega postajališča na desni strani

Vozišče (1m + 3,50m + 1m)	1 X 5,50m	= 5,50m
asfaltna mulda	1 X 0,50m	= 0,50m
avtobusno postajališče	1 x 3,10m	= 3,10m
čakališče	1 X 3,60m	= 3,60m
hodnik za pešce	1 X 2,85 – 3,15m	= 2,00m
NPP skupaj		= 15,55 – 15.85 m

Tehnični elementi avtobusnih postajališč

Tehnični elementi avtobusnih postajališč so izbrani na podlagi Pravilnika o avtobusnih postajališčih. Glede na največjo dovoljeno hitrost vožnje 30 km/h, je izbrana uvozna hitrost na avtobusno postajališče 30 km/h.

Obstoječa avtobusna postajališča se v celoti poruši. Uredijo se površine za pešce. Avtobusna postajališča se ustrezno osvetlijo. Čakališča avtobusnega postajališča se opremijo z nadstrešnicami in navežejo na površine za pešce.

Na območju predvidenih avtobusnih postajališč je zagotovljena minimalna preglednost skladno z 10. členom Pravilnika o avtobusnih postajališčih. Na delu ceste v območju približevanja avtobusnemu postajališču je zagotovljena preglednost, ki je enaka najmanj 1,5 kratni minimalni zaustavitveni razdalji in na delu ceste za avtobusnim postajališčem najmanj 1,0 kratni zaustavitveni razdalji.

Voziščna konstrukcija

Vozišče:

	d_i (cm)	a_i	$d_i \times a_i$ (cm)
Bitumenska obrabna plast AC 11 surf B 70/100 A3 Z2	4 cm	0,42	1,68
Bitumenska nosilna plast AC 32 base B 50/70 A3	9 cm	0,35	3,15
Drobljenec D22	25 cm	0,14	3,50
Posteljica iz kamnitega materiala – od tega iz zmrzlinško odpornega v debelini 20 cm	40 cm		
	78 cm		8,33

V območju okoli km 0,790 je potrebno vgraditi 60 cm posteljice (od tega 20 cm zmrzljivo odporne) + ločilni in ojačitveni geosintetik.

Parkirne površine

	d_i (cm)	a_i	$d_i \times a_i$ (cm)
Bitumenska obrabna plast AC 8 surf B 70/100 A4	3 cm	0,42	1,26
Bitumenska nosilna plast AC 22 base B 50/70 A4	6 cm	0,35	2,10
Drobljenec D22	20 cm	0,14	2,80
Posteljica iz zmrzljivo odpornega kamnitega materiala	40 cm		
	69 cm		6,16

Pločnik

	d_i
obrabna plast bitumenskega betona AC 8 surf B 70/100 A5	5 cm
drobljenec D 22	20 cm
posteljica	30 cm
Skupaj:	55 cm

Izvajalec mora pri izvedbi del voziščne konstrukcije in zagotavljanju kvalitete posameznih plasti dosegati zahteve, ki so navedene v veljavni tehnični regulativi:

- Evropskih produktnih standardih SIST EN 13108 - 1 do 8
- Slovenskih nacionalnih dodatkih SIST 1038 - 1 do 8
- SIST EN 13043, SIST EN 12591 in SIST EN 14023
- SIST 1035 in SIST 1043
- Splošnih in posebnih tehničnih pogojev
- TSC 06.300/06.410:2009 - Smernicah in tehničnih pogojih za graditev asfaltnih plasti.

Med gradnjo je potrebno nujno zagotavljati geomehanski nadzor in preverjati debeline voziščne konstrukcije in zahtevane vrednosti nosilnosti in po potrebi korigirati debelino posteljice.

S strani geomehanskega nadzora obvezni prevzem planuma nosilnosti, ki mora znašati:

Nosilnost oziroma vrednosti deformacijskih modulov, dosežene na planumu kamnite posteljice, morajo znašati: $Ev_2 > 80 \text{ MN/m}^2$ in $Ev_2 / Ev_1 < 3$ oziroma $Evd > 40 \text{ MN/m}^2$. Minimalna dosežena vrednost deformacijskega modula je lahko do 20% manjša od zahtevane vrednosti.

Nosilnost, dosežena na planumu povoznega platoja, mora znašati: $Ev_2 > 50 \text{ MN/m}^2$ oziroma $Evd > 25 \text{ MN/m}^2$.

Pred izvedbo je potrebno ponovno preveriti podatke o prometnih obremenitvah in preveriti dimenzije voziščnih konstrukcij.

Vodovod

Na obravnavanem območju poteka obstoječ vodovod. Podatke o poteku obstoječega vodovoda smo pridobili od upravljavca – Komunalno podjetje Ptuj d.d. Po ločenem projektu, je na obravnavanem območju predvidena posodobitev vodovodnega omrežja.

Odvodnjavanje in kanalizacija

Na obravnavanem območju je predviden meteorni kanalizacijski sistem. S prečnimi in vzdolžnimi skloni padavinsko odpadno vodo iz cestišča vodimo do požiralnikov. Iz požiralnikov padavinska voda potuje preko meteornih kanalov v obstoječe meteorne sisteme. Trasa kanalizacije in drugih vodov je bila usklajena s traso obstoječih in predvidenih komunalnih vodov.

Cestna razsvetljava

Predvidena je rekonstrukcija lokalne krajevne ceste LK 329711. V ta namen se rekonstruira tudi javna razsvetljava na celotni 1. etapi.

Sočasno z rekonstrukcijo ceste se predvideva tudi rekonstrukcija cestne razsvetljave.

Projekt izgradnje CR predvideva rekonstrukcijo, dogarditev ter spremembo cestne razsvetljave. Pretežno se CR na obravnavanem odseku ohrani, predvideno je, da se na določenih mestih, predvsem na predvidenih križiščih CR primerno obdela in sicer na način, da se obstoječe svetilke CR prestavijo ali se v prostor umestijo nove svetilke. Priključitev novih svetilk cestne razsvetljave je predviden na obstoječe omrežje CR.

Predvideno je, da se na prehodih za pešce uporabijo svetilke s kobinirano optiko in sicer:

Sloluks SH2 moči 45W in sicer 2/3 PX-R optiko za prehode in 1/3 navadno M01, 3.000 K.

Za ostale nove svetilke se uporabijo svetilke:

Sloluks SH2 moči 30W in sicer z navadno M01 optiko, 4.000 K.

Obstoječe stanje:

Na obravnavanem območju je CR nameščena pretežno na kovinskih kandelabrih višine 9 m. Svetilke so LED izvedbe proizvajalca GRAH Automotive, model LSL 30, moči 28 W. Inštalacije so položene v tleh med posameznimi kandelabri CR. Karakteristike in tehnične specifikacije obstoječe instalacije niso znane. Predvideva pa se, da je obstoječi kablovod izveden z zemeljskim kablom NAYY-J 4 x 16 mm² + 1,5 mm² in ozemljitvenim trakom, valjancem 25 x 4 mm, FeZn.

Obstoječa CR se napaja iz dveh odjemnih mest in sicer:

- OM 050 – lokacija: Ulica 5. prekomorske 2, 2250 Ptuj
- OM 051 – lokacija: Arbajterjeva ulica 10

Napajanje predvidene razsvetljave:

Predvideni novi kandelabri CR se bodo napajali iz že obstoječih najbližjih stojnih mest CR, glede na lokacijo vgraditve. Spremembe OM niso predvidene. Glede na dodatno moč, ki se predvideva, je potrebno ustrezno prilagoditi varovalko na izvodu predvidene trase v OM. Glede na vgradnjo novih svetilk se odjemna moč na celotni trasi obravnavane rekonstrukcije poveča za cca. 0,6 kW.

Prometna oprema

V območju rekonstrukcije se skladno z novimi cestnimi ureditvami predvidi tudi nova prometna ureditev.

Predvidi se ohranitev obstoječe, že vzpostavljene cone 30km/h in izvedejo se ukrepi za umirjanje prometa. Vodenje kolesarjev je predvideno na kolesarskem pasu na vozišču.

Natančnejši prikaz prometne ureditve je prikazan v situaciji prometne ureditve M1:500 in v tabelaričnem prikazu vertikalne signalizacije.

Varstvo kulturne dediščine

Načrtovana ureditev se nahaja znotraj arheološkega najdišča Ptuj – Levi (EŠD 9155), ki je razglašeno za kulturni spomenik lokalnega pomena.

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.

Lastnosti talnih označb morajo biti izdelane skladno s standardom SIST EN 1436:

- Drsnost (SRT); $\geq 45 \text{ mcd/1xm2}$, razred S1,
- Nočna vidnost v suhih razmerah (RL); $\geq 200 \text{ mcd/1xm2}$, razred R4
- Nočna vidnost v mokrih razmerah (Rw); $\geq 50 \text{ mcd/1xm2}$, razred RW3
- Dnevna vidnost v suhih razmerah (Qd); $\geq 160 \text{ mcd/1xm2}$, razred Q4
- Faktor svetlosti (β); $\geq 0,40 \text{ mcd/1xm2}$, razred B3.

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.

Taktilne oznake za slepe in slabovidne

V skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah Ur.l. Rs št.99/2015 (33.člen) so prehodi za pešce opremljeni s talnimi taktilnimi oznakami.

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

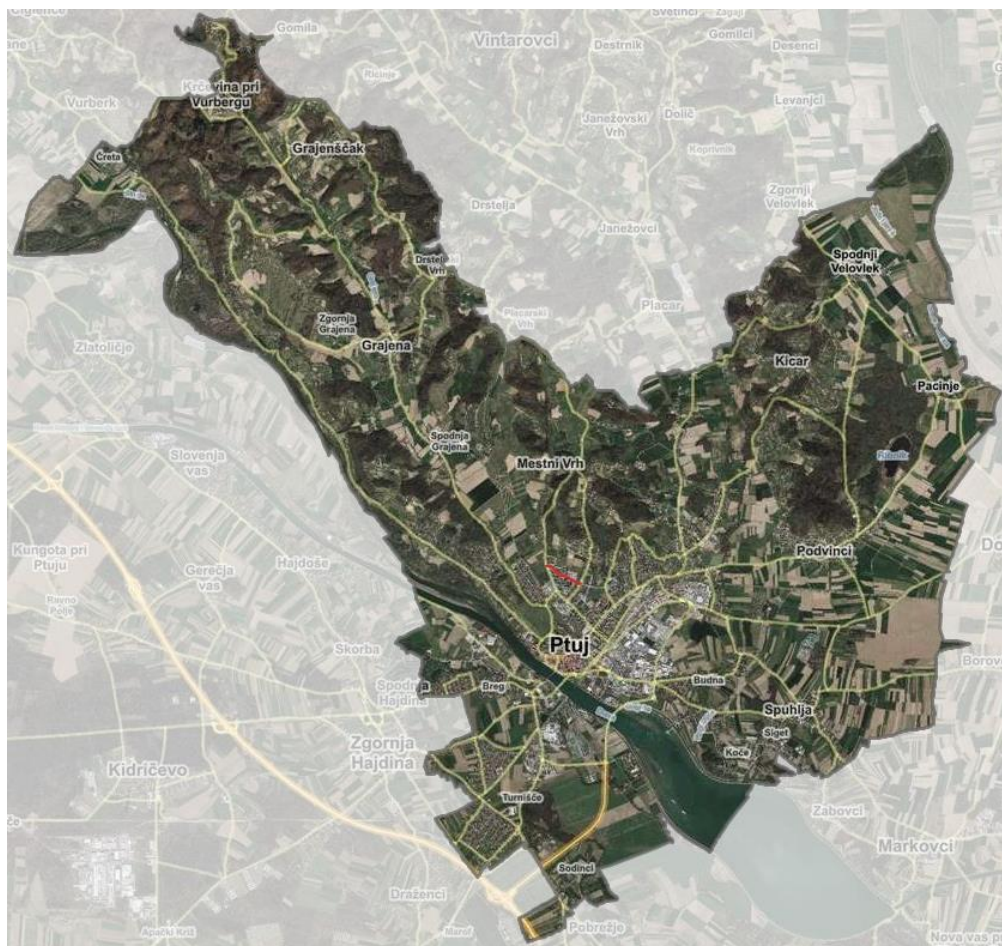
	VSEBINA	VREDNOST	DDV	SKUPAJ Z DDV
1	Projektna in investicijska dokumentacija	38.840,00	8.544,80	47.384,80
i	Projektna dokumentacija (IZP in PZI)	38.480,00	8.465,60	46.945,60
ii	Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	0,00	0,00	0,00
iii	Varnostni načrt	360,00	79,20	439,20
2	Izvedbena dela	672.876,82	148.032,90	820.909,72
i	Skupna dela preplastitve vozišča in delna ureditev infrastrukture	672.876,82	148.032,90	820.909,72
3	Geodetske storitve	820,00	180,40	1.000,40
i	Geodetske storitve	820,00	180,40	1.000,40
4	Nadzor	20.084,00	1.730,08	21.814,08
i	Gradbeni nadzor	12.220,00	0,00	12.220,00
ii	Arheološki nadzor	7.000,00	1.540,00	8.540,00
iii	Varnostni nadzor	864,00	190,08	1.054,08
5	VREDNOST SKUPAJ (1-4)	732.620,82	158.488,18	891.109,00
6	DDV	158.488,18		
7	VREDNOST Z DDV	891.109,00		

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 11: 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 Ptujskega 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 Ulice 5. prekomorske v dolžini 419 m.

Območje investicije obsega nepremično katastrska občina 392-Krčevina pri Ptuj, parceli 585/3 in 596/8.



Slika 12: Območje rekonstrukcije Ulice 5. prekomorske – 1. etapa

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

Predmetna investicija je namenjena varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Neposredne koristi Rekonstrukcije Ulice 5. prekomorske – 1. etapa 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 Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa 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 (IZP, PZI)	12/2020	05/2021
Priprava investicijske dokumentacije (DIIP, IP)	05/2021	05/2021
Izvedba JN za izbiro gradbenega izvajalca	05/2021	05/2021
Izvedba gradbenih del	05/2021	9/2021
Tehnični pregled	10/2021	11/2021

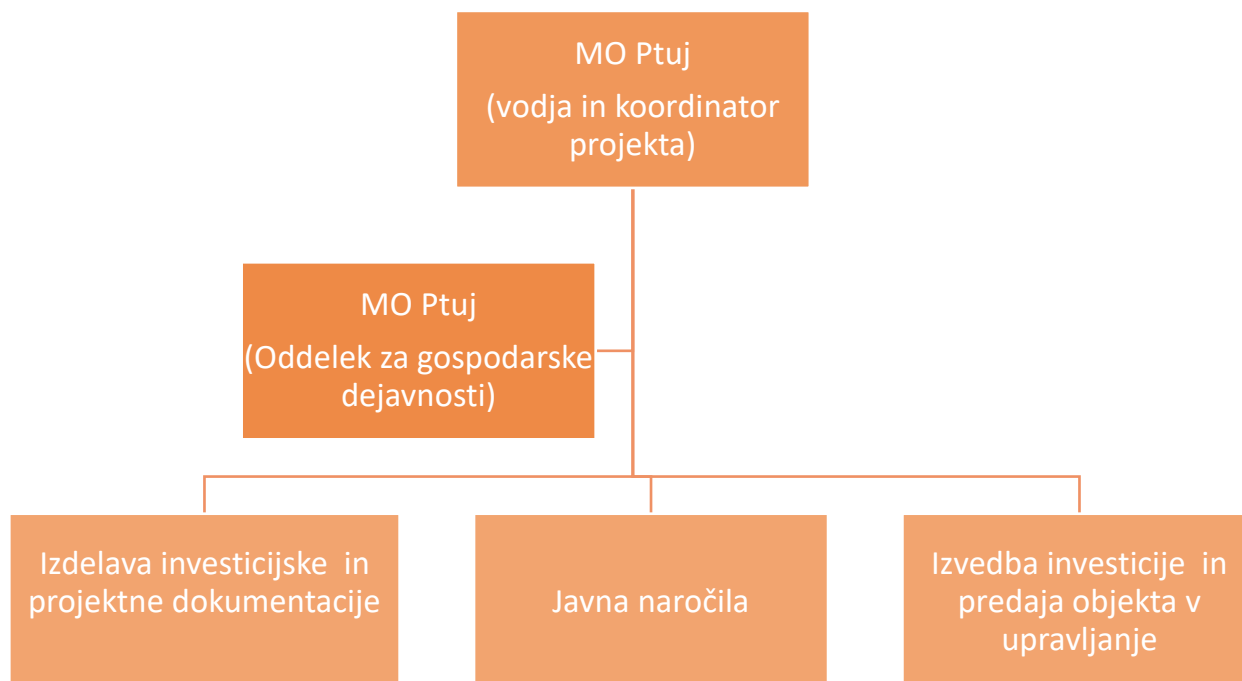
11.2 Organizacija vodenja projekta

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.
Simona Kašman Tina Zamuda	Priprava investicijske dokumentacije
Tamara Vrabl	Knjigovodsko spremljanje investicije

Kadrovsko organizacijska shema:



Slika 13: Kadrovsko organizacijska shema

11.3 Analiza izvedljivosti

Za predmetno investicijo je izdelana investicijska dokumentacija – DIIP, IP in projektna dokumentacija – IZP in 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 (IZP in PZI)	15	maj 2021	PROINFRA d.o.o.
Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)	351-566/2020	junij 2021	Mestna občina Ptuj
Investicijski program (IP)	351-566/2020	junij 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	2021	VREDNOST	DDV	SKUPAJ Z DDV
1	Projektna in investicijska dokumentacija	38.840,00	38.840,00	8.544,80	47.384,80
i	Projektna dokumentacija (IZP in PZI)	38.480,00	38.480,00	8.465,60	46.945,60
ii	Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	0,00	0,00	0,00	0,00
iii	Varnostni načrt	360,00	360,00	79,20	439,20
2	Izvedbena dela	672.876,82	672.876,82	148.032,90	820.909,72
i	Skupna dela preplastitve vozišča in delna ureditev infrastrukture	672.876,82	672.876,82	148.032,90	820.909,72
3	Geodetske storitve	820,00	820,00	180,40	1.000,40
i	Geodetske storitve	820,00	820,00	180,40	1.000,40
4	Nadzor	20.084,00	20.084,00	1.730,08	21.814,08
i	Gradbeni nadzor	12.220,00	12.220,00	0,00	12.220,00
ii	Arheološki nadzor	7.000,00	7.000,00	1.540,00	8.540,00
iii	Varnostni nadzor	864,00	864,00	190,08	1.054,08
5	VREDNOST SKUPAJ (1-4)	732.620,82	732.620,82	158.488,18	891.109,00
6	DDV	158.488,18	158.488,18		
7	VREDNOST Z DDV	891.109,00	891.109,00		

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		2021	Skupaj	Delež v %
1	Mestna občina Ptuj	891.109,00	891.109,00	100
2	SKUPAJ	891.109,00	891.109,00	100

Za izvedbo investicije bo MO Ptuj zagotovila lastna sredstva iz občinskega proračuna. Sredstva so zagotovljena na skupni proračunski postavki 6110 Investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture v okviru NRPOB096-20-0036 v višini 891.109,00 EUR.

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.

Upravljavalec 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 dodatnejše 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 7.326,21 EUR na leto. Predviden konec investicije je konec leta 2021, zato smo stroške obratovanja pričeli obračunavati v letu 2022. Skupaj stroški v ekonomski dobi znašajo 183.155,25 EUR.

Tabela 5: Stroški investicijskega vzdrževanja

Zap.št.	Leto	Stroški investicijskega vzdrževanja	
		Stroški vzdrževanja	SKUPAJ
0	2021	0,00	0,00
1	2022	7.326,21	7.326,21
2	2023	7.326,21	7.326,21
3	2024	7.326,21	7.326,21
4	2025	7.326,21	7.326,21
5	2026	7.326,21	7.326,21
6	2027	7.326,21	7.326,21
7	2028	7.326,21	7.326,21
8	2029	7.326,21	7.326,21
9	2030	7.326,21	7.326,21
10	2031	7.326,21	7.326,21

11	2032	7.326,21	7.326,21
12	2033	7.326,21	7.326,21
13	2034	7.326,21	7.326,21
14	2035	7.326,21	7.326,21
15	2036	7.326,21	7.326,21
16	2037	7.326,21	7.326,21
17	2038	7.326,21	7.326,21
18	2039	7.326,21	7.326,21
19	2040	7.326,21	7.326,21
20	2041	7.326,21	7.326,21
21	2042	7.326,21	7.326,21
22	2043	7.326,21	7.326,21
23	2044	7.326,21	7.326,21
24	2045	7.326,21	7.326,21
25	2046	7.326,21	7.326,21
SKUPAJ		183.155,25	183.155,25

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 2046. Upoštevana ekonomska doba je 25 let.
- Vrednotenje projekta je opravljeno po stalnih cenah maj 2021. 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	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2021	891.109,00	0,00	0,00	0,00	-891.109,00	0	2021	891.109,00	0,00	0,00	0,00	-891.109,00
1	2022		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	1	2022	0,00	7.044,43	0,00	0,00	-7.044,43
2	2023		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	2	2023	0,00	6.773,49	0,00	0,00	-6.773,49
3	2024		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	3	2024	0,00	6.512,97	0,00	0,00	-6.512,97
4	2025		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	4	2025	0,00	6.262,48	0,00	0,00	-6.262,48
5	2026		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	5	2026	0,00	6.021,61	0,00	0,00	-6.021,61
6	2027		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	6	2027	0,00	5.790,01	0,00	0,00	-5.790,01
7	2028		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	7	2028	0,00	5.567,32	0,00	0,00	-5.567,32
8	2029		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	8	2029	0,00	5.353,19	0,00	0,00	-5.353,19
9	2030		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	9	2030	0,00	5.147,30	0,00	0,00	-5.147,30
10	2031		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	10	2031	0,00	4.949,32	0,00	0,00	-4.949,32
11	2032		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	11	2032	0,00	4.758,97	0,00	0,00	-4.758,97
12	2033		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	12	2033	0,00	4.575,93	0,00	0,00	-4.575,93
13	2034		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	13	2034	0,00	4.399,93	0,00	0,00	-4.399,93
14	2035		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	14	2035	0,00	4.230,70	0,00	0,00	-4.230,70
15	2036		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	15	2036	0,00	4.067,98	0,00	0,00	-4.067,98
16	2037		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	16	2037	0,00	3.911,52	0,00	0,00	-3.911,52
17	2038		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	17	2038	0,00	3.761,08	0,00	0,00	-3.761,08
18	2039		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	18	2039	0,00	3.616,42	0,00	0,00	-3.616,42
19	2040		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	19	2040	0,00	3.477,33	0,00	0,00	-3.477,33
20	2041		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	20	2041	0,00	3.343,59	0,00	0,00	-3.343,59
21	2042		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	21	2042	0,00	3.214,99	0,00	0,00	-3.214,99
22	2043		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	22	2043	0,00	3.091,33	0,00	0,00	-3.091,33
23	2044		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	23	2044	0,00	2.972,44	0,00	0,00	-2.972,44
24	2045		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	24	2045	0,00	2.858,11	0,00	0,00	-2.858,11
25	2046		7.326,21	0,00	0,00	-7.326,21	25	2046	0,00	2.748,18	0,00	0,00	-2.748,18
	Skupaj	891.109,00	183.155,25	0,00	0,00	-1.074.264,25		Skupaj	891.109,00	114.450,64	0,00	0,00	-1.005.559,64

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 - $I_0 = 891.109,00$ 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 -1.005.559,64 EUR.
Finančna interna stopnja donosnosti (FIRR) je **negativna**.
Relativna neto sedanja vrednost (RNSV) je **- 1,1284**.

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 korist 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 168.219,21 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	Ostanek vrednosti
Kanalizacija, ceste, tlaki	672.876,82	3%	20.186,30	168.219,21

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 kolesarskim pasom, 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: 2 delovno aktivni oseba do leta 2046), 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 2020 znaša 1.856,20 EUR. Ceno za 2 delovno aktivna prebivalca smo dobili na podlagi povprečne bruto plače v obdobju enega leta (22.274,40 EUR/leto/osebo). Od tega smo upoštevali 50 % davkov in prispevkov. Po zakonu občina prejme 30% od dohodnine, kar znaša 6.682,32 EUR za dve osebi na leto.

- **Povišanje vrednosti nepremičnin**

Posledica urejene cestne in komunalne infrastrukture bo tudi dvig vrednosti nepremičnin na območju Ulice 5. prekomorske. Na območju rekonstrukcije je blokovsko naselje, kjer se nahaja približno 1.100 stanovanj s povprečno kvadratur 60m² in ceno 900 EUR/m². Zaradi urejene infrastrukture lahko predvidevamo, da se bo cena na m² povišala za 2%. Skupaj povišanje vrednosti nepremičnin tako znaša 1.188.000,00 EUR. Vpliv obnove na vrednosti nepremičnin ne bo trajal celotno ekonomsko dobo, ampak samo prvih 5 let po obnovi.

Skupaj družbene koristi: **1.742.558,00 EUR.**

Tabela 7: Javno dobro – družbene koristi

Zap.št.	Leto	Javno dobro - družbene koristi			
		Povišanje vrednosti nepremičnin	Javno dobro - okoljske koristi	Javno dobro - priseljevanje	SKUPAJ
0	2021	0,00	0,00	0,00	0,00
1	2022	237.600,00	15.500,00	6.682,32	259.782,32
2	2023	237.600,00	15.500,00	6.682,32	259.782,32
3	2024	237.600,00	15.500,00	6.682,32	259.782,32
4	2025	237.600,00	15.500,00	6.682,32	259.782,32
5	2026	237.600,00	15.500,00	6.682,32	259.782,32
6	2027	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
7	2028	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
8	2029	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
9	2030	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
10	2031	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
11	2032	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
12	2033	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
13	2034	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
14	2035	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
15	2036	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
16	2037	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
17	2038	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
18	2039	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
19	2040	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
20	2041	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
21	2042	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
22	2043	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
23	2044	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
24	2045	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
25	2046	0,00	15.500,00	6.682,32	22.182,32
SKUPAJ		1.188.000,00	387.500,00	167.058,00	1.742.558,00

Tabela 8: Preglednica stroškov in prihodkov z diskontiranimi vrednostmi - ekonomska analiza

VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR)							DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)							5,00%
Zap.št.	Leto	Investicijski stroški v stalnih	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Zap.št.	Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	
0	2021	732.620,82	0,00	0,00	0,00	-732.620,82	0	2021	732.620,82	0,00	0,00	0,00	-732.620,82	
1	2022		7.326,21	259.782,32	0,00	252.456,11	1	2022	0,00	6.977,34	247.411,73	0,00	240.434,39	
2	2023		7.326,21	259.782,32	0,00	252.456,11	2	2023	0,00	6.645,09	235.630,22	0,00	228.985,13	
3	2024		7.326,21	259.782,32	0,00	252.456,11	3	2024	0,00	6.328,66	224.409,74	0,00	218.081,08	
4	2025		7.326,21	259.782,32	0,00	252.456,11	4	2025	0,00	6.027,29	213.723,56	0,00	207.696,27	
5	2026		7.326,21	259.782,32	0,00	252.456,11	5	2026	0,00	5.740,28	203.546,25	0,00	197.805,97	
6	2027		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	6	2027	0,00	5.466,93	16.552,79	0,00	11.085,86	
7	2028		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	7	2028	0,00	5.206,60	15.764,56	0,00	10.557,96	
8	2029		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	8	2029	0,00	4.958,67	15.013,87	0,00	10.055,20	
9	2030		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	9	2030	0,00	4.722,54	14.298,92	0,00	9.576,38	
10	2031		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	10	2031	0,00	4.497,66	13.618,02	0,00	9.120,36	
11	2032		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	11	2032	0,00	4.283,48	12.969,54	0,00	8.686,06	
12	2033		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	12	2033	0,00	4.079,51	12.351,95	0,00	8.272,44	
13	2034		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	13	2034	0,00	3.885,25	11.763,76	0,00	7.878,51	
14	2035		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	14	2035	0,00	3.700,23	11.203,58	0,00	7.503,35	
15	2036		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	15	2036	0,00	3.524,03	10.670,08	0,00	7.146,04	
16	2037		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	16	2037	0,00	3.356,22	10.161,98	0,00	6.805,76	
17	2038		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	17	2038	0,00	3.196,40	9.678,07	0,00	6.481,67	
18	2039		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	18	2039	0,00	3.044,19	9.217,21	0,00	6.173,02	
19	2040		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	19	2040	0,00	2.899,23	8.778,30	0,00	5.879,07	
20	2041		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	20	2041	0,00	2.761,17	8.360,28	0,00	5.599,11	
21	2042		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	21	2042	0,00	2.629,69	7.962,17	0,00	5.332,49	
22	2043		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	22	2043	0,00	2.504,46	7.583,02	0,00	5.078,56	
23	2044		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	23	2044	0,00	2.385,20	7.221,93	0,00	4.836,72	
24	2045		7.326,21	22.182,32	0,00	14.856,11	24	2045	0,00	2.271,62	6.878,03	0,00	4.606,40	
25	2046		7.326,21	22.182,32	168.219,21	183.075,32	25	2046	0,00	2.163,45	6.550,50	49.675,60	54.062,65	
Skupaj		732.620,82	183.155,25	1.742.558,00	168.219,21	995.001,14	Skupaj		732.620,82	103.255,20	1.341.320,05	49.675,60	555.119,63	

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: 732.620,82 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 **555.119,63 EUR**

Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) je **22,92**.

Relativna neto sedanja vrednost (RNSV) je **0,7577**.

Investicija se povrne **med 3. in 4. letom**.

Razmerje med koristmi in stroški znaša **1,6**

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 Rekonstrukcijo Ulice 5. prekomorske – 1. etapa 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 9: Spremembe ključnih spremenljivk

Element - EKONOMSKA A.	ENSV		% odmika od osnove	EIRR (%)		% odmika od osnove
Osnovni izračun	555.119,63	100,00%		22,920	100,00%	
Povečanje investicije za 1%	547.793,42	98,68	1,32	22,494	98,14	1,86
Zmanjšanje investicije za 1%	562.445,83	101,32	-1,32	23,355	101,90	-1,90
Povečanje operativnih stroškov za 1%	554.087,07	99,81	0,19	22,902	99,92	0,08
Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%	556.152,18	100,19	-0,19	22,939	100,08	-0,08
Povečanje prihodkov za 1%	568.532,83	102,42	-2,42	23,369	101,96	-1,96
Zmanjšanje prihodkov za 1%	541.706,43	97,58	2,42	22,470	98,04	1,96

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 vrednosti investicije in zmanjšanje ekonomskih koristi projekta.

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

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za infrastrukturni projekt Rekonstrukcija Ulice 5. prekomorske – 1. etapa.

Investicija zajema rekonstrukcijo ceste Ulice 5. prekomorske od km 0+073 do km 0+492 (križišče s Peršonovo ulico). Dolžina rekonstrukcije je 419 m. V okviru investicije se bo izvedla rekonstrukcija obojestranskega pločnika, uredila se bodo obojestranska vzdolžna parkirišča, na način, da je zagotovljena preglednost na izvozih iz križišč in priključkov, avtobusnih postajališč in na prehodih za pešce. Uredil se bo par avtobusnih postajališč s čakališčem in nadstrešnico. Urejeni bodo tudi vsi prehodi za pešce ter križišča z javnimi potmi. Kolesarski promet je predviden na vozišču, označen z obojestranskimi pasovi. Sočasno z rekonstrukcijo ceste je predvidena tudi rekonstrukcija javne razsvetljave. Za izvedbo investicije je že bila podpisana pogodba z izbranim izvajalcem, dela so se pričela v mesecu maju 2021.

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, izboljša se varnost v cestnem prometu, kar bo pozitivno vplivalo na okolje, zdravje ljudi in družinske izdatke za mobilnost.

Tabela 10: Zbirni prikaz rezultatov projekta

Vrednost investicije (stalne = tekoče cene) z DDV:	891.109,00
Vrednost investicije (stalne = tekoče cene) brez DDV:	732.620,82
Trajanje izvedbe del	Maj 2021 – November 2021
Viri financiranja (stalne = tekoče cene): • Mestna občina Ptuj	891.109,00 EUR
Referenčno obdobje	25 let
Diskontna stopnja pri finančni analizi	4 %
Finančna neto sedanja vrednost	-1.005.559,64
Finančna interna stopnja donosnosti	negativna
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,1284
Diskontna stopnja pri ekonomski analizi	5 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	555.119,63
Ekonomska interna stopnja donosnosti	22,92
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,7577
Razmerje med koristmi in stroški	1,6

Doba vračanja	med 3. in 4. 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.

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.