

GMS – 701

INVESTICIJSKI PROGRAM

ZA UREDITEV

LACKOVE CESTE

Investitor:



MESTNA OBČINA MARIBOR

Ulica Heroja Staneta 1, Maribor

ki jo zastopa župan dr. Andrej FIŠTRAVEC

Številka IP:

563-IP

Datum:

maj 2018

Predhodno potrjena
dokumentacija:

DIIP št. 563-DIIP, februar 2018

VSEBINA DOKUMENTA

1.0. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB	4
1.1. Uvodno pojasnilo	4
1.2. Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa	4
1.3. Namen in cilji investicijskega projekta	5
1.4. Povzetek Dokumenta identifikacije investicijskega projekta	6
1.5. Ugotovitev sprememb, nastalih med DIIP in IP	9
2.0. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	10
2.1. Cilji investicije	10
2.2. Spisek strokovnih podlag	10
2.3. Opis upoštevanih variant	10
2.4. Navedba odgovornih oseb	10
2.5. Predvidena organizacija za izvedbo investicije	11
2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije	11
2.7. Časovni načrt izvedbe investicije	12
2.8. Zbirni prikaz rezultatov izračunov	13
3.0. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN NAROČNIKU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	14
3.1. Podatki o investitorju	14
3.2. Podatki o strokovnih delavcih oz. službah odgovornih za nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije	14
3.3. Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije	15
3.4. Podatki o upravljavcu	15
4.0. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN DOKUMENTI	16
4.1. Analiza stanja s prikazom potreb	16
4.2. Namen in razlogi za investicijsko namero	19
4.3. Usklajenost projekta z razvojnimi strategijami in politikami	20
5.0. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	23
5.1. Predstavitev variant	23
5.2. Opis tehnično – tehnološke rešitve investicije	23
6.0. ANALIZA ZAPOSLENIH	28
6.1. Alternativa »brez« investicije	28
6.2. Alternativa »z« investicijo	28

7.0. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH	29
7.1. Osnova za oceno vrednosti projekta	29
7.2. Ocena vrednosti investicije	29
8.0. ANALIZA LOKACIJE	31
8.1. Navedba in opis lokacije	31
9.0. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV	33
9.1. Vpliv na okolje v času gradnje	33
9.2. Vplivi investicije na kolje v času uporabe objekta	34
9.3. Izhodišča varstva okolja	34
10.0. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI, SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA	36
10.1. Časovni načrt izvedbe investicije	36
10.2. Organizacija vodenja projekta	36
11.0. NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA	38
12.0. FINANČNA IN EKONOMSKA ANALIZA PROJEKTA	40
12.1. Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po vzpostavitvi delovanja investicije	40
12.2. Vrednotenje drugih stroškov in koristi	41
13.0. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	45
13.1. Analiza občutljivosti	45
13.2. Analiza tveganj	46
14.0. ZAKLJUČEK	48
PRILOGE	49

1.0. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB

1.1. Uvodno pojasnilo

Predmet obravnave tega investicijskega programa je ureditev Lackove ceste (LC 247773) od Pohorske ceste (LC 247791) do Bezjakove ulice (LC 247981), v dolžini cca. 770 m, od konca že rekonstruiranega odseka, do predvidenega krožišča v križišču Lackove ceste in Bezjakove ulice v Pekrah, kjer je trenutno postavljeno začasno montažno krožišče. Obstoječa cesta je dotrajana do te mere, da ogroža varno vožnjo.

Z rekonstrukcijo bo dosežena primernejša ureditev obravnavanega območja, kakor tudi ustrežnejša prometna varnost tako za motorni promet, kolesarski promet kot tudi za pešce. Posredno se z investicijo povečujejo in dopolnjujejo obstoječe kapacitete komunalne in energetske infrastrukture.

1.2. Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa

1.2.1. Predstavitev investitorja

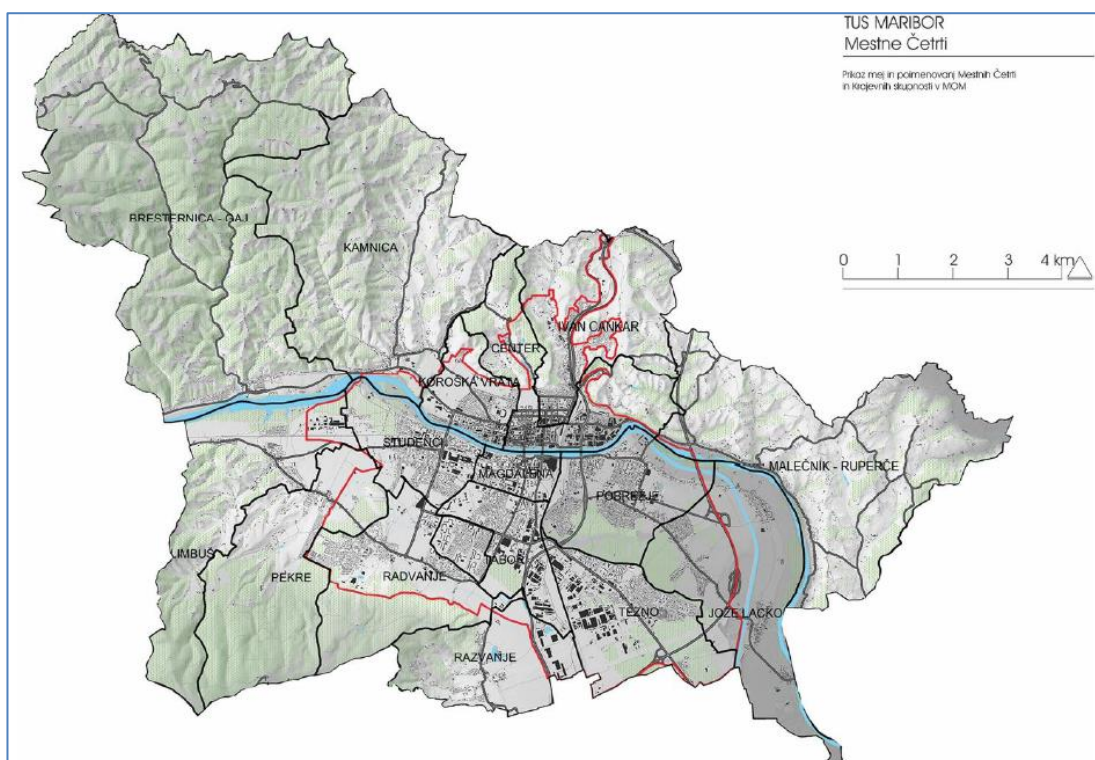
Investitor je Mestna občina Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor.

Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji in središče Mestne občine Maribor. Je univerzitetno in metropolitansko mesto ter gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno, trgovsko in turistično središče severovzhodne Slovenije.

Župan mestne občine Maribor je dr. Andrej Fištravec.

Mestna občina Maribor (v nadaljevanju MO Maribor) obsega površino 41 km². Leži na 274 m nadmorske višine. Središče MO Maribor je mesto Maribor. Maribor ima nadvse ugodno lego na križišču pomembnih evropskih poti, ob reki Dravi, med Pohorjem, Kozjakom in Slovenskimi goricami, med Dravsko dolino in Dravskim poljem.

MO Maribor ima 110.461 prebivalcev (vir: podatki www.stat.si, 01.07.2017). Poleg mesta Maribor občina obsega še naslednja naselja: Brestrnica, Celestrina, Dogoše, Gaj nad Mariborom, Grušova, Hrastje, Hrenca, Jelovec, Kamnica, Košaki, Laznica, Limbuš, Malečnik, Meljski Hrib, Metava, Nebova, Pekel, Pekre, Počehova, Razvanje, Ribniško selo, Rošpoh - del, Ruperče, Srednje, Šober, Trčova, Vinarje, Vodole, Vrhov Dol, Za Kalvarijo, Zgornji Slemen - del, Zrkovci.



Slika 1 - Mestna občina Maribor (vir TUS MOM /GIS MOM)

Maribor je središče slovenske Štajerske in sedež statistične regije - Podravske regije ter vzhodne kohezijske regije. Maribor je gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno in trgovsko središče severovzhodne Slovenije. V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena. Tukaj je sedež Univerze v Mariboru, Instituta informacijskih znanosti – IZUM, Nove KBM, Zavarovalnice Maribor, SNG Maribor, Univerzitetnega kliničnega centra Maribor in Mariborske nadškofije. V mestu ima sedež vrsta nacionalnih institucij: Pošta Slovenije, Slovenski podjetniški sklad, Javna agencija Republike Slovenije za energijo in Agencija za železniški promet, in več regionalno pomembnih kulturnih institucij: Lutkovno gledališče Maribor, Mariborska knjižnica, Umetnostna galerija Maribor, oba muzeja, katerih sofinancer je Ministrstvo za kulturo Republike Slovenije, Maistrova 10, 1000 Ljubljana.

1.2.2. Izdelovalec investicijskega programa

Izdelovalec investicijskega programa je podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor.

1.3. Namen in cilji investicijskega projekta

Namen investicije oziroma posega v prostor je rekonstrukcija Lackove ceste v Mariboru.

Ključni cilj predmetne investicije je izboljšanje pretočnosti in prometne varnosti na predmetnem odseku, ki je predmet te investicije.

Investitor bo pri ureditvi ceste zasledoval sledeče namene:

- izvajanje strateške usmeritve prostorskih razvojnih konceptov ter
- implementacija veljavnih predpisov s področja gradnje cest in prometa.

Razlogi za investicijsko namero so naslednji:

- sedanje stanje vozišča ne zadošča minimalnim standardom prometne varnosti,
- prevoznost ceste je slabša, saj je obstoječa cesta močno poškodovana,
- obstoječa cesta več ne ustreza prometnim potrebam,
- obstoječe stanje negativno vpliva na ohranitev in nadaljnji razvoj tega območja.

S predvideno rekonstrukcijo Lackove ceste v Mariboru bo zagotovljeno:

- varnejše odvijanje cestnega prometa,
- izboljšanje pretočnosti obravnavanega odseka,
- zagotovitev večje prometne varnosti tako za motorni promet, kot tudi za pešce in kolesarje in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč,
- možnost intervencijskih voženj – gasilci, reševalci,
- prevoznost ulice v zimskem času,
- urejenost komunalne infrastrukture,
- zmanjšanje obremenitev okolja z izpušnimi plini, posledično, pa je zaradi boljše prometne ureditve pričakovati tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev, obiskovalcev, turistov ipd.

Na obravnavanem odseku bo veliko lažje vzdrževati omenjene površine v zimskem času, med pluženjem in ne nazadnje bo v poletnem času okolica obravnavanih javnih poti veliko manj zaprašena.

1.4. Povzetek Dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) je na podlagi naročila s strani Mestne občine Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor, izdelalo podjetje BPI d.o.o., Maribor.

1.4.1. Namen projekta

Namen investicije oziroma posega v prostor je ureditev Lackove ceste (LC 247773) od Pohorske ceste (LC 247791) do Bežjakove ulice (LC 247981), v dolžini cca. 770 m, od konca že rekonstruiranega odseka, do predvidenega krožišča v križišču Lackove ceste in Bežjakove ulice v Pekrah, kjer je trenutno postavljeno začasno montažno krožišče. Ključni cilj predmetne investicije je izboljšanje pretočnosti in prometne varnosti na predmetnem odseku.

Razlogi za investicijsko namero so naslednji:

- sedanje stanje vozišča ne zadošča minimalnim standardom prometne varnosti,
- prevoznost ceste je slabša, saj je obstoječa cesta močno poškodovana,
- obstoječa cesta več ne ustreza prometnim potrebam,
- obstoječe stanje negativno vpliva na ohranitev in nadaljnji razvoj tega območja.

1.4.2. Opis variant

Varianta »brez« investicije ni predmet vrednotenja, saj na ta način ni mogoče doseči razvojnih ciljev in razlogov, ki narekujejo investicijo. To praktično pomeni, da bi glede na obstoječe stanje obravnavanega območja varianta »brez« investicije stanje v prihodnje samo še poslabšala.

Predmet vrednotenja nameravanega investicijskega projekta je varianta »z« investicijo in sicer na območju Lackove ceste skozi naselji Zg. Radvanje in Pekre, z odpravo poškodb vozišča, ureditvijo avtobusnih postajališč, ureditvijo meteorne kanalizacije, izboljšanjem tehničnih elementov ceste in javne razsvetljave, ter posledično zagotavljanjem večje prometne varnosti, zmanjševanjem negativnih vplivov motornega prometa na okolje, omogočanjem razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivnim vplivom na njihovo zdravje.

Izbrana varianta »z investicijo« predstavlja hkrati tudi minimalno investicijsko varianto, saj bo z rekonstrukcijo/ureditvijo dosežena primernejša ureditev obravnavanega območja.

1.4.3. Ocena vrednosti investicije v DIIP in viri financiranja

Izhodišče za izračun investicijske vrednosti je ocena stroškov investicije na podlagi projektne dokumentacije in tehničnega poročila, vrednost gradbenega in projektantskega nadzora pa je navedena v % od vseh gradbenih del.

V spodnjih tabelah je prikazana ocena vrednosti investicije. V »celotni investicijski vrednosti« so upoštevani vsi izdatki in vložki v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in jih investitor nameni za predhodne raziskave in študije, pridobivanje dokumentacije, soglasij in dovoljenj, pripravljalna in zemeljska dela, izvedbo gradbenih, obrtniških del in napeljav, nabavo in namestitvev opreme in naprav, svetovanje in nadzor izvedbe, ter druge izdatke za blago in storitve, vključno odškodnine, ki so neposredno vezane na investicijski projekt, ne vključuje pa stroškov pridobivanja zemljišč v obliki nakupa ali odškodnin.

Tabela 1- Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (marec 2018)
v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Leto 2018
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije DIIP	1.980,00	435,60	1.980,00
2	Izdelava projektne dokumentacije in investicijskega programa IP	40.000,00	8.800,00	40.000,00
3	Izvedba rekonstrukcije	922.700,00	162.800,00	922.700,00
4	Gradbeni nadzor	13.840,50	3.044,91	13.840,50
5	Informiranje javnosti ¹	1.000,00	220,00	1000,00
	Skupaj brez DDV	979.520,50		979.520,50
	DDV (22%)	175.300,51	175.300,51	175.300,51
	Skupaj z DDV	1.154.821,01		1.154.821,01

¹ Stroški Informiranja javnosti vključujejo: izdelavo in postavitve oglasnih desk, razglasnih tabel, stroške oblikovanja in tiskanja informativnih gradiv, objave v različnih medijih, stroške izdeklave oz. nadgradnje spletne strani ipd.

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- **proračun Mestne občine Maribor, 233.532,00 EUR**, predvidena postavka v proračunu je naslednja:
o Proračunska Postavka: 153109 Ureditev Lackove ceste
o Postavka: Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest
- **sredstva MGRT:**
o višina nepovratnih sredstev (23. člen ZFO-1): **511.595,00 EUR**
o višina povratnih (kreditnih) sredstev: **409.694,01 EUR**

Obrestna mera kredita je 0,0% (brez EURIBOR), moratorij za vračanje kredita je eno (1) leto ter odplačilna doba devet let (1+9); z možnostjo predčasnega vračila kredita. Kredit se vrača v dveh letnih anuitetah; prva anuiteta zapade v plačilo 15. marca proračunskega leta in druga anuiteta 15. septembra proračunskega leta. Krediti pridobljeni v letu 2018, zapadejo v vračilo leta 2020, krediti pridobljeni v letu 2019, pa zapadejo v vračilo leta 2021 (Deleži sredstev občin za sofinanciranje investicij v letih 2018 in 2019, RS, MGRT, št. 4100-1/2018/7 z dne 15.02.2018).

Tabela 2 - Viri financiranja po stalnih cenah (marec 2018) v EUR

Vir	2018	Skupaj	%
1 Mestna občina Maribor	233.532,00	233.532,00	20,22
2 MGRT nepovratna sredstva – 23. člen ZFO-1	511.595,00	511.595,00	44,30
3 MGRT povratna sredstva	409.694,01	409.694,01	35,48
Skupaj	1.154.821,01	1.154.821,01	100,00

1.4.4. Terminski plan izvedbe investicije v DIIP

Tabela 3 - Okvirni terminski plan izvedbe – mesečno

Aktivnosti projekta	Terminski načrt (od-do)
1. Priprava, sprejem investicijske dokumentacije	marec 2018 – maj 2018
2. Izdelava projektne dokumentacije	april 2018 – junij 2018
3. Izvedba razpisa in izbira izvajalca	junij 2018 – julij 2018
4. Izvedba rekonstrukcije ceste	julij 2018 – november 2018
5. Gradbeni nadzor	julij 2018 – november 2018
6. Informiranje javnosti	oktober 2018 – november 2018

Tabela 4 - Okvirni terminski plan izvedbe – kvartalno

Aktivnosti projekta	2018			
	I	II	III	IV
Priprava in sprejem investicijske dokumentacije DIIP				
Izdelava projektne dokumentacije PZI in investicijskega programa IP				
Izvedba razpisa za izvedbo				
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem gradbenih del				
Izvedba rekonstrukcije, gradbeni nadzor				
Informiranje javnosti				

1.5. Ugotovitev sprememb, nastalih med DIIP in IP

1.5.1. Dinamika izvedbe investicije

Glede na dinamiko izvedbe investicije prikazano v DIIP, se je le-ta spremenila v delu, ki se navezuje na izdelavo projektne dokumentacije za izvedbo, in sicer se je začela izdelava v maju 2018.

2.0. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1. Cilji investicije

Namen investicije oziroma posega v prostor je rekonstrukcija Lackove ceste v Mariboru.

Uredi se Lackova cesta (LC 247773) od Pohorske ceste (LC 247791) do Bezjakove ulice (LC 247981), v dolžini cca. 770 m, od konca že rekonstruiranega odseka, do predvidenega krožišča v križišču Lackove ceste in Bezjakove ulice v Pekrah, kjer je trenutno postavljeno začasno montažno krožišče. Obstoječa cesta je dotrajana do te mere, da ogroža varno vožnjo.

Razlogi za investicijsko namero so naslednji:

- sedanje stanje vozišča ne zadošča minimalnim standardom prometne varnosti,
- prevoznost ceste je slabša, saj je obstoječa cesta močno poškodovana,
- obstoječa cesta več ne ustreza prometnim potrebam,
- obstoječe stanje negativno vpliva na ohranitev in nadaljnji razvoj tega območja.

2.2. Spisek strokovnih podlag

Strokovne podlage za izvedbo investicije je podal investitor, to je Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor.

Pravne, finančne in tehnične podlage za izvedbo načrtovane investicije pa dajejo zakonodaja in izvedbeni predpisi RS in sicer za področje javnega naročanja, javnih financ, načrtovanja in graditve objektov ter Odloki lokalnih skupnosti na območju Mestne občine Maribor.

Predhodno je bila izdelana naslednja dokumentacija:

- PZI dokumentacija za »Ureditev Lackove ceste«, št. projekta: 563, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, maj 2018.

2.3. Opis upoštevanih variant

Predmet vrednotenja nameravanega investicijskega projekta je varianta »z« investicijo in sicer na območju Lackove ceste (LC 247773) od Pohorske ceste (LC 247791) do Bezjakove ulice (LC 247981), v dolžini cca. 770 m, od konca že rekonstruiranega odseka, do predvidenega krožišča v križišču Lackove ceste in Bezjakove ulice v Pekrah, kjer je trenutno postavljeno začasno montažno krožišče.

2.4. Navedba odgovornih oseb

Odgovorna oseba za izdelavo projektne in investicijske dokumentacije je Milivoj Ročenovič, univ.dipl.inž.grad., direktor podjetja BPI d.o.o.
Skrbnik projekta pri investitorju je Aleš Klinc, univ.dipl.inž.prom.

2.5. Predvidena organizacija za izvedbo investicije

Nosilec investicije je Mestna občina Maribor. Investicijo bodo vodile strokovne službe občine in izbrani zunanji izvajalec. Občinska uprava s svojimi strokovnimi delavci bo zadolžena za oddajo gradnje v skladu z Zakonom o javnih naročilih. Strokovni nadzor nad gradnjo bo potekal v skladu z določili Zakona o graditvi objektov.

Finančna realizacija naložbe bo potekala v skladu z Zakonom o javnih financah ter Zakonom o izvrševanju proračuna.

Odgovorna služba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije je občinska uprava in zunanji izvajalec. Sam nadzor izvajanja del na gradbišču bo izvajal izbrani zunanji izvajalec.

2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije

Tabela 5 - Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (marec 2018) v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Leto 2018
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije DIIP	1.980,00	435,60	1.980,00
2	Izdelava projektne dokumentacije in investicijskega programa IP	40.000,00	8.800,00	40.000,00
3	Izvedba rekonstrukcije	922.700,00	162.800,00	922.700,00
4	Gradbeni nadzor	13.840,50	3.044,91	13.840,50
5	Informiranje javnosti ¹	1.000,00	220,00	1000,00
	Skupaj brez DDV	979.520,50		979.520,50
	DDV (22%)	175.300,51	175.300,51	175.300,51
	Skupaj z DDV	1.154.821,01		1.154.821,01

² Stroški Informiranja javnosti vključujejo: izdelavo in postavitve oglasnih desk, razglasnih tabel, stroške oblikovanja in tiskanja informativnih gradiv, objave v različnih medijih, stroške izdeklave oz. nadgradnje spletne strani ipd.

Tabela 6 - Skupna ocena stroškov za GOI dela po stalnih cenah (marec 2018) v EUR po letih

	STROŠKI GOI del	Neto v EUR	DDV v EUR	Leto 2018
1	Rekonstrukcija ceste z obojestranskim hodnikom za pešce	474.000,00	104.280,00	474.000,00
2	Rekonstrukcija ceste z enostranskim hodnikom za pešce	69.000,00	15.180,00	69.000,00
3	Izvedba krožišča	120.000,00	26.400,00	120.000,00
4	Izvedba kanalizacije*	69.200,00	0,00*	69.200,00
5	Izvedba zaščite vodovoda*	21.000,00	0,00*	21.000,00
6	Izvedba cestne razsvetljave	77.000,00	16.940,00	77.000,00
7	Izvedba plinovoda*	92.500,00	0,00*	92.500,00
	Skupaj brez DDV	922.700,00		922.700,00
	DDV (22%)	162.800,00	162.800,00	162.800,00
	Skupaj z DDV	1.085.500,00		1.085.500,00

* DDV ni obračunan - obrnjena davčna obveznost po 76. a členu ZDDV-1.

2.7 Časovni načrt izvedbe investicije

Tabela 7 - Okvirni terminski plan izvedbe – kvartalno

Aktivnosti projekta	2018			
	I	II	III	IV
Izdelava projektne dokumentacije PZI in investicijskega programa IP				
Izvedba razpisa za izvedbo				
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem gradbenih del				
Izvedba rekonstrukcije, gradbeni nadzor				
Informiranje javnosti				

2.8 Zbirni prikaz rezultatov izračunov

Finančna analiza je analiza prejemkov in izdatkov (prihodkov in stroškov brez amortizacije). V nadaljevanju so predstavljeni izračuni bodočih prihodkov in stroškov obratovanja zaradi nove investicije »Ureditev Lackove ceste«.

Tabela 8 - Prikaz finančnih kazalnikov

Finančna ISD	negativna
Finančna NSV	- 1.241.281,18 EUR
Ekonomska doba projekta	30 let
Finančna doba vračila sredstev	ni povrnitve (projekt ne ustvarja prihodkov)

Socialno družbena analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občine oziroma regije ali celo države. Metodologija je osnovana na izračun dodatnih prihodkov, proizvodov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi nove investicije.

Tabela 9 - Prikaz ekonomskih kazalnikov

Ekonomska ISD	8,52 %
Ekonomska NSV	459.808,67 EUR
Ekonomska doba projekta	30 let
Ekonomska doba vračila sredstev	16 let
Relativna neto sedanja vrednost	0,39

Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) projekta je pozitivna (ENSV= 459.808,67 EUR), kar pomeni, da je družba (regija/država) v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške. To potrjuje tudi ekonomska interna stopnja donosa, ki je v našem primeru 8,52 % in je nad ekonomsko diskontirano stopnjo (4%).

Investicija se povrne v petnajstem letu, saj za razliko od finančne analize družbeno-ekonomsko analiza predvideva določene posredne koristi ter prihodke, ki so prikazani v Prilogi 2. Relativna neto sedanja vrednost znaša 0,39.

3.0. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN NAROČNIKU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

3.1. Investitor

Investitor: Mestna občina Maribor
Naslov: Ulica heroja Staneta 1, SI 2000 Maribor
Telefon: +386 (0) 2 22 01 206
Faks: +386 (0) 2 22 01 207
E-mail: zupan@maribor.si
Spletna stran: www.maribor.si
Matična številka: 5883369
Davčna številka: SI12709590
Naziv banke: Banka Slovenije – UJP Slovenska Bistrica
Številka TRR: 01270-010000-8403
Odgovorna oseba: dr. Andrej FIŠTRAVEC, župan

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig investitorja: _____

3.2. Podatki o strokovnih delavcih oz. službah odgovornih za nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne, tehnične in druge dokumentacije

Investitor: Mestna občina Maribor
Naslov: Ulica heroja Staneta 1, SI 2000 Maribor
Telefon: +386 (0) 2 22 01 206
Faks: +386 (0) 2 22 01 207
Urad za komunalno, promet, okolje in prostor
Vodja sektorja za komunalno in promet: Uroš KOSI, univ.dipl.oec., dipl.inž.prom.
Odgovorna oseba: Aleš KLINC, univ.dipl.inž.prom.

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig: _____

3.3. Podatki o izdelovalcih investicijske dokumentacije

Izdelovalec IP: **BPI d.o.o.**
Naslov: Mlinska ulica 32, SI 2000 Maribor
Telefon: +386 (0) 2 22 85 900
Faks: +386 (0) 2 25 26 299
E-mail: Milivoj.rocenovic@bpi.si
Odgovorna oseba: **Milivoj Ročenovič, univ.dipl.inž.grad.**

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig izdelovalca: _____

3.4. Podatki o upravljavcu

Bodoči vzdrževalec: **Nigrad d.d.**
Naslov: Zagrebška cesta 30, SI 2000 Maribor
Telefon: +386 (0) 2 45 00 300
Faks: +386 (0) 2 45 00 362
E-mail: info@nigrad.si
Spletna stran: www.nigrad.si
Odgovorna oseba: **Matjaž Krevelj, direktor**

Podpis odgovorne osebe: _____

Žig: _____

4.0. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA, TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN DOKUMENTI

4.1. Analiza stanja s prikazom potreb

Namen izvedbe projekta ureditve Lackove ceste skozi naselji Zg. Radvanje in Pekre, je odprava poškodb vozišča, ureditev avtobusnih postajališč, ureditev meteorne kanalizacije, izboljšanje tehničnih elementov ceste in javne razsvetljave, ter posledično zagotavljanje večje prometne varnosti, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitiven vpliv na njihovo zdravje.

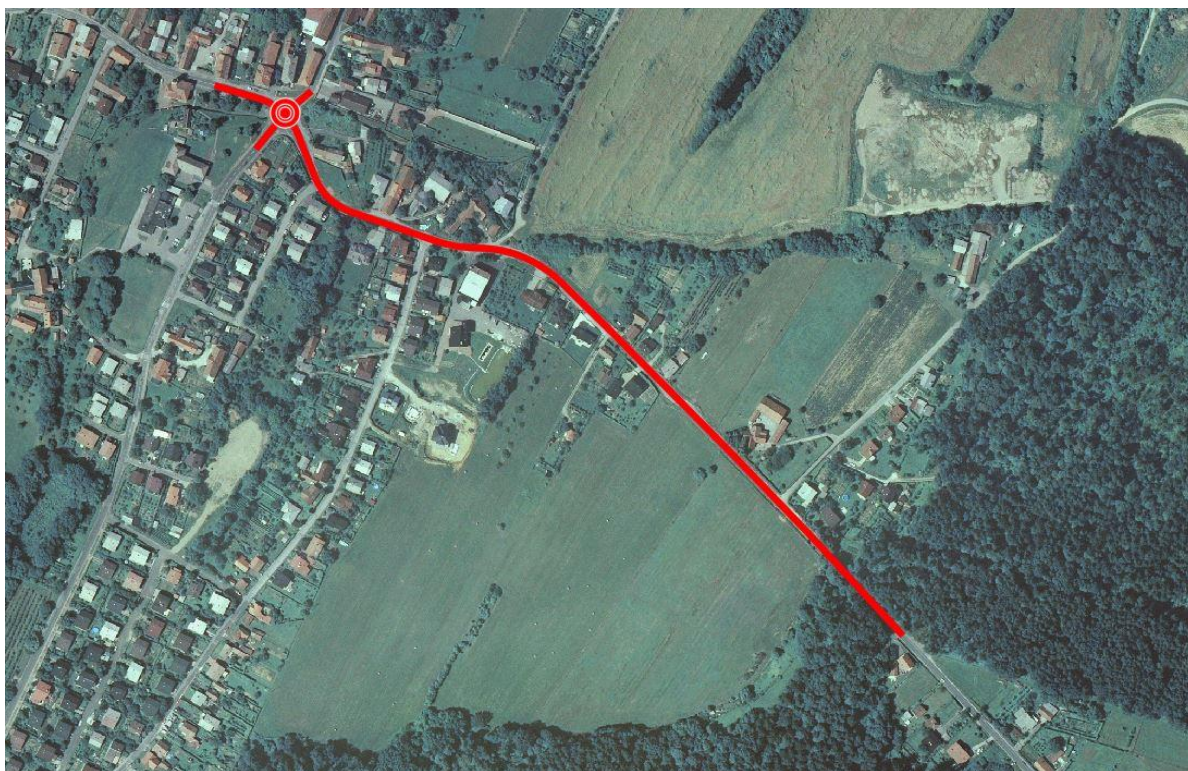
Obstoječa cesta je dotrajana do te mere, da ogroža varno odvijanje prometa motornih vozil, kolesarjev in pešcev..

Predmet obdelave je tako Lackova cesta (LC 247773) od Pohorske ceste (LC 247791) do Bezjakove ulice (LC 247981), v dolžini cca. 770 m, od konca že rekonstruiranega odseka, do predvidenega krožišča v križišču Lackove ceste in Bezjakove ulice v Pekrah, kjer je trenutno postavljeno začasno montažno krožišče.

Po prometni funkciji razvrščamo obravnavano cesto v zbirne mestne ali krajevne ceste (ZC), ki se navezuje na povezovalne ceste in zagotavlja povezave z dostopnimi cestami.

Glede na vrsto ceste pa je opredeljena kot lokalna cesta (LC).

Širina obstoječe ceste variira, prav tako je različno stanje vozišča.



Slika 2: Območje predvidenih ureditev



*Slika 3: Začetek posega na meji med že rekonstruiranim odsekom in obravnavanim odsekom
(vir: Google Street View)*



Slika 4: Konec posega v križišču Lackove ceste z Bezjakovo ulico v Pekrah
(vir: Google Street View)

Ob načrtovanih posegih v prostor (npr. Odlok o OPPN za del območja stanovanjske cone v Pekrah (območje vzhodno od ceste Graške Gore), MUV št. 8/2011) se pričakuje porast prometa, tudi peš in kolesarskega prometa ob tej prometnici.



Slika 5: Območje OPPN (vir: gradivo OPPN, Urbis d.o.o.)

Kolesarski in peš promet poteka po vozišču. Avtobusni postajališči sta nakazani in peš promet, predvsem šolarjev poteka po vozišču. V neposredni bližini se ob cesti Na Gorco nahaja naselje vrstnih hiš, naseljenih predvsem z mladimi družinami katerih otroci za pot iz šole uporabljajo omenjeno avtobusno postajališče ob Lackovi cesti.



Slika 6: Naselje vrstnih hiš ob cesti Na Gorco (vir: Google maps)

4.2. Namen in razlogi za investicijsko namero

Ključni cilj predmetne investicije je ureditev Lackove ceste skozi naselji Zg. Radvanje in Pekre, ki vključuje odpravo poškodb vozišča, ureditev avtobusnih postajališč, ureditev meteorne kanalizacije, izboljšanje tehničnih elementov ceste in javne razsvetljave, ter posledično zagotavljanje večje prometne varnosti, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, omogočanje razvoja rekreativne dejavnosti ljudi in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje.

Investitor bo pri rekonstrukciji ceste tako zasledoval sledeče namene:

- izvajanje strateške usmeritve prostorskih razvojnih konceptov
- implementacija veljavnih predpisov s področja gradnje cest in prometa,

z namenom doseganja sledečih ciljev:

- varna prometna povezava med naselji Zgornje Radvanje in Pekre .. in njihova povezava z mestnim središčem,
- zagotovitev večje prometne varnosti pešcev tako, da so ločeni od prometnih tokov motoriziranega prometa in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci,
- zagotovitev večje prometne varnosti za vse udeležence v prometu z ureditvijo cestne razsvetljave na celotnem odseku,
- zmanjšanje prometnih zastojev zaradi neustrezne infrastrukture in s tem posledično zmanjšanje obremenitve s hrupom, ter emisijami plinov in trdnih delcev,
- posledično je zaradi boljše prometne ureditve pričakovati tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev, obiskovalcev, turistov,....
- ureditev in izboljšanje gospodarske javne infrastrukture v sklopu rekonstrukcije ceste,
- izboljšanje dostopa do javnega potniškega prometa, z ureditvijo dveh novih in preureditvijo obstoječega avtobusnega postajališča.

Kazalniki projekta

Izboljšanje obstoječe infrastrukture (hoja), ukrep 1a, steber 2 (CPS, maj 2015)

Prenova avtobusnih postajališč, ukrep 6a, steber 4 (CPS, maj 2015)

Pospešena revitalizacija vozišč, ukrep 1d, steber 5 (CPS, maj 2015)

4.3. Usklajenost projekta z razvojnimi strategijami in politikami

Investicija je skladna z Operativnima programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2014-2020, ki se uvršča v področje in zasleduje kot ključni cilj » skladen razvoj regij«. Posledično je investicija skladna tudi z Lizbonsko strategijo, ki zasleduje večjo konkurenčnost in nova delovna mesta, ter s cilji skupne evropske kohezijske politike, ki se nanašajo na zagotovitev pogojev za razvoj manj razvitih območij in skladen razvoj regij.

Predmetna investicija pa je skladna tudi s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, saj omogoča izboljšano dostopnost ter razvojno vitalnost in privlačnost podeželja s prepoznavnostjo naravnih in kulturnih značilnosti krajine.

Učinki projekta so skladni tudi s splošnimi cilji Strateškega razvojnega načrta Slovenije, saj prispevajo k uravnoteženemu regionalnemu razvoju in zmanjševanju razvojnega razkoraka med Slovenijo in EU.

Projektna dokumentacija bo obdelana v smislu projekta za izvedbo. Vsebovala bo vse z zakoni predpisane grafične in tekstualne sestavine za obravnavano gradnjo, kakor tudi za izvedbo eventualno potrebnih upravnih postopkov.

Obravnavani poseg je v skladu z 20. členom »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00), ki za rekonstrukcijo občinske ceste zaradi

izboljšanja njenih prometnih in varnostnih lastnosti, s katero se ne posega v prostor zunaj varovalnega pasu ob občinski cesti, za katero so pridobljena potrebna zemljišča v trasi rekonstruirane ceste in, ki je usklajena s prizadetimi lastniki zemljišč ter lastniki in upravljavci zakonito zgrajenih objektov, naprav in napeljav v tem prostoru, ni potrebno dovoljenje za poseg v prostor. Ta dela se morajo pred začetkom priglasiti pristojnemu organu, po predpisih o urejanju prostora in graditvi objektov. Dela se bodo izvajala v varovalnem pasu ceste, ki po »11. členu »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00) znaša pri zbirni mestni cesti 10 m od zunanlega roba cestnega sveta na vsako stran ceste.

Veljavni planski akti Mestne občine Maribor so Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986 – 2000 za območje Mestne občine Maribor ter Družbeni plan mesta Maribor za obdobje 1986 – 1990 za območje Mestne občine Maribor. Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor v letu 2000 zaradi urbanistične zasnove mesta.

Prostorski plan Mestne občine Maribor pri zasnovi prometnega omrežja predvideva skladen razvoj vseh prometnih podsistemov.

Zanimiv je tudi Strateško razvojni dokument s področja razvoja Mestne občine Maribor in strateškega upravljanja mesta, s prenosom dobrih praks iz Gradca - projekt VIS Maribor. Predvsem izhaja iz rezultatov anket, ki so jih ocenjevali naključno izbrani meščani. Povprečna ocena urejenosti cest in ulic je 2,8 od možnih 5. Pri tem občani pogrešajo prenovo cest (46%), več kolesarskih stez (29%), hitrejšo obnovo (12%) in prepoved prometa v centru mesta (10%).

Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Maribor

Upoštewane so tudi določitve Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV št. 19/06).

Upoštewane so tudi določitve Celostne prometne strategije Mestne občine Maribor, maj 2015.

Zakonodaja ki ureja predmetno področje

- Zakon o cestah ZCes-1

(Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15)

- Zakon o graditvi objektov ZGO-1

(Uradni list RS, št. 102/04 – uradno prečiščeno besedilo, 14/05 – popr., 92/05 – ZJC-B, 93/05 – ZVMS, 111/05 – odl. US, 126/07, 108/09, 61/10 – ZRud-1, 20/11 – odl. US, 57/12, 101/13 – ZDavNepr, 110/13 in 19/15)

- Zakon o urejanju prostora ZUreP-1

(Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr., 58/03 – ZZK-1, 33/07 – ZPNačrt, 108/09 – ZGO-1C in 80/10 – ZUPUDPP)

- Zakon o varnosti cestnega prometa ZVCP-1

(Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz in 39/11 – ZJZ-E)

- *Zakon o javnem naročanju ZJN-3*

(Uradni list RS, št. 91/15)

- *Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah*

(Uradni list RS, št. 99/15)

- *Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest*

(Uradni list RS, št. 38/16)

- *Pravilnik za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah*

(Uradni list RS, št. 7/12)

- *Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ*

(Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)

5.0. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

5.1. Predstavitev variant

5.1.1. Minimalna varianta »brez« investicije

Varianta »brez investicije« ni predmet vrednotenja, saj v tem primeru predstavlja vzdrževanje obstoječega stanja na takšnem nivoju, ki še omogoča delovanje sistema na zakonsko sprejemljivih okvirih; brez urejenih površin za pešce in javne razsvetljave, ter neustrezno stanje vozišča.

5.1.2. Varianta »z« investicijo na predvideni lokaciji

Varianta »z investicijo« predstavlja rekonstrukcijo ceste, ter izvedbo vseh predvidenih ukrepov, vključno z izgradnjo novega pločnika, nove cestne razsvetljave, dveh novih avtobusnih postajališč, ter ureditvijo GJI.

Upravičena je varianta »z investicijo«, ker edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev MOM. Varianta »z investicijo« je namreč edina izvedljiva z vidika pokrivanja potreb, glede na pričakovane rezultate ter cilje investicije.

5.2. Opis tehnično – tehnološke rešitve investicije

5.2.1. Podlage za izvedbo investicije

Strokovne podlage za izvedbo investicije je podal investitor, to je Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor.

Pravne, finančne in tehnične podlage za izvedbo načrtovane investicije pa dajejo zakonodaja in izvedbeni predpisi RS in sicer za področje javnega naročanja, javnih financ, načrtovanja in graditve objektov ter Odloki lokalnih skupnosti na območju Mestne občine Maribor.

Za obseg potrebne vsebine investicijskega programa smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Ocene investicijskih vrednosti so bile izdelane na podlagi:

- analize lokacije in terenskega ogleda
- analize katastra gospodarske javne infrastrukture (GJI) in mnenj upravljavcev GJI o stanju infrastrukture na tangiranem območju
- analize investicijskih vrednosti primerljivih projektov na območju MOM

Dela se bodo izvajala v varovalnem pasu ceste, ki po »11. členu »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00) znaša pri zbirni mestni cesti 10 m od zunanjega roba cestnega sveta na vsako stran ceste.

Obravnavani poseg je v skladu z 20. členom »Odloka o občinskih cestah na območju Mestne občine Maribor (MUV št. 14/00), ki za rekonstrukcijo občinske ceste zaradi izboljšanja njenih prometnih in varnostnih lastnosti, s katero se ne posega v prostor zunaj varovalnega pasu ob občinski cesti, za katero so pridobljena potrebna zemljišča v trasi rekonstruirane ceste in, ki je usklajena s prizadetimi lastniki zemljišč ter lastniki in upravljavci zakonito zgrajenih objektov, naprav in napeljav v tem prostoru, ni potrebno dovoljenje za poseg v prostor. Ta dela se morajo pred začetkom prigrasiti pristojnemu organu, po predpisih o urejanju prostora in graditvi objektov.

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV št. 19/06).

Vsebina Dokumenta identifikacije investicijskega projekta je skladna z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

5.2.2. Opis tehnično – tehnološke rešitve investicije

Kot smo že navedli, je bila predhodno izdelana naslednja dokumentacija:

- PZI dokumentacija za »Ureditev Lackove ceste«, št. projekta: 563, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, maj 2018.

Tehnično tehnološko rešitev ureditve obravnavanega območja podajamo v nadaljevanju.

Projektna rešitev predvideva rekonstrukcijo obstoječe ceste z dograditvijo hodnika za pešce in bo potekala po obstoječi trasi s potrebnimi razširitvami. Na odsekih kjer bo niveleta višja od skupne debeline konstrukcije zgornjega ustroja se asfaltni sloj odstrani, obstoječ tamponski nasip pa se lahko ohrani.

Temeljna tla so slabše nosilna tako, da je delno lokalno pričakovati sanacijo temeljnih tal. Sanacija temeljnih tal oziroma izboljšava nosilnosti se izvede z vgradnjo gramoznega sloja- posteljice v debeline 20 cm. Potreben obseg del določi geomehanski nadzor. Na planum temeljnih tal je na celotni trasi vgraditi ločilni geotekstil z natezno trdnostjo 15-20 kN/m.

Območje je pretežno ravninsko, brez posebnih inženirsko geoloških značilnosti.

KANALIZACIJA

Na obstoječi cesti je zagotovljeno disperzno odvodnjavanje padavinskih voda s cestišča v jarke.

Kanalizacija poteka v cestnem telesu oz. po zemljiščih ki so v lasti Mestne občine Maribor.

Odvodnjavanje s cestišča bo zagotovljeno preko cestnih požiralnikov in požiralniških zvez. Na kanalizacijsko omrežje se ne smejo priključiti odpadne sanitarne vode iz objektov in greznic.

CESTNA RAZSVETLJAVA

Zaradi neustreznosti obstoječe CR bo izgrajena nova CR kandelaberske izvedbe v zadnjem robu pločnika.

Upoštevana so "Priporočila SDR CESTNA RAZSVETLJAVA" PR5/2-2000 in UREDBA O MEJNIH VREDNOSTIH SVETLOBNEGA ONESNAŽEVANJA OKOLJA, URADNI LIST št.81, z dne 7.9.2007.

Za razsvetljavo ceste, bodo uporabljene svetilke tipa "LED". Temu ustrezajo svetilke "LED", tip Aerolite ECO 29W (običajna redukcija), 2900lm, z ravnim steklom, s katero dosežemo zahtevano usmerjenost svetlobe in omejitev bleščanja.

Svetilke "LED" bodo opremljene z LED svetlobnim virom 29W in bodo nameščene na ravnih tipiziranih kandelabrih $h=7m$.

Uporabiti je možno katerokoli svetilko na območju EU, katera po svetlobnotehničnih karakteristikah ustreza svetilkam uporabljenih v svetlobno-tehničnem izračunu.

Svetilke bodo razvrščene enostransko, povprečne medsebojne razdalje bodo znašale pri normalnem profilu 32m, posamezna odstopanja pa so zaradi prilagoditve razmeram na terenu.

TRASIRNI ELEMENTI

V začetku meje obdelave je trasa relativno iztegnjena v nadaljevanju pa postane zavita in vijuga med obstoječimi objekti, pri katerih gre v veliki večini za stanovanjske objekte.

PROJEKTNA HITROST

Obravnavan odsek se v celoti nahaja znotraj naselja, glede na samo poselitev in obstoječe elemente trase pa je predviden pogoj pri projektni hitrosti prevoznost. Maksimalni element prečnega naklona, ki smo ga uporabili je 5%, kar je skladno s Pravilnikom o projektiranju cest.

HORIZONTALNI ELEMENTI

Horizontalni elementi so pogojeni s poselitvijo, mejne vrednosti radijev pa so naslednje:

$$R_{\min} = 30m$$

$$R_{\max} = 620\text{m}$$

VERTIKALNI ELEMENTI

Zaradi poselitve v večjem delu območja obdelave z niveleto sledimo obstoječi cesti.

Mejne vrednosti vertikalnih elementov so naslednje:

$$i_{\min} = 0.3\%$$

$$i_{\max} = 9.50\%$$

$$R_{\min} = 1250\text{m}$$

$$R_{\max} = 2500\text{m}$$

PREČNI PREREZ

Skladno s projektno nalogo, katera se navezuje že na predhodno izvedene etape, ter prostorskimi omejitvami smo predvideli naslednji prečni prerez:

• vozišče	2 x 2,75 = 5,50 m
• hodnik za pešce	1 x 1,25 = 1,25 m
• mulda	1 x 0,50 = 0,50 m
• berma	1 x 0,50 = 0,50 m
skupaj	= 7,75 m

ZGORNJI USTROJ

Za potrebe določitve zgornjega ustroja je bil pripravljen Elaborat dimenzioniranja voziščnih konstrukcij.

Na območjih znotraj obstoječe ceste je podlaga že skonsolidirana, zato predvidimo zamenjavo ustroja do debeline s katero zadostimo pogojem zmrzovanja. Na ostalih območjih predvidimo celotno debelino ustroja.

Glede na slabo stanje obstoječe voziščne konstrukcije, katero nakazuje na to, da je spodnji ustroj ceste uničen se predvidi zamenjava celotnega ustroja – s tem dosežemo enovitost voziščne konstrukcije med območje obstoječe ceste in območjem, kjer ceste sedaj še ni.

Z vgraditvijo kamnite posteljice v debelini 50cm zagotovimo na planumu le te ustrezno podlago za voziščno konstrukcijo.

Tabela 10: Območja izven obstoječe ceste – tip 1

Debelina [cm]	Oznaka
4,0	AC 11 surf B 70/100 A4
8,0	AC 22 base B 50/70 A4
20,0	TD 22
50,0	Posteljica
82,0	SKUPAJ

Tabela 11: Območja znotraj obstoječe ceste – tip 2

Debelina [cm]	Oznaka
4,0	AC 11 surf B 70/100 A4
8,0	AC 22 base B 50/70 A4
20,0	TD 22
35,0	Posteljica
67,0	SKUPAJ

TEHNOLOGIJA GRADNJE

Dela se bodo izvajala pod prometom, torej ob polovičnih zaporah vozišča z izmenično enosmernim prometom, ki jih je potrebno glede na število in strukturo prometa skrbno načrtovati.

6.0. ANALIZA ZAPOSLENIH

6.1. Alternativa »brez« investicije

Alternativa »brez« investicije, ki predstavlja ohranitev obstoječega stanja ceste na obravnavanem odseku, ni predmet vrednotenja, saj na ta način ni mogoče doseči razvojnih ciljev projekta.

6.2. Alternativa »z« investicijo

Rekonstrukcijo bo spremljala občinska uprava Mestne občine Maribor. Projekt ne predvideva novih zaposlitev, izvajanje projekta bo tako izvedeno z obstoječo kadrovsko strukturo.

Odgovorna oseba za izvedbo celotne planirane investicije je gospod Uroš KOSI, univ. dipl.oec, dipl.inž.prom, vodja Urada za komunalo, promet in prostor na Mestni občini Maribor, po pooblastilu.

Vodja projekta je gospod Aleš KLINC, univ.dipl.inž.prom.

Za strokovni nadzor nad izvajanjem gradbenih del bo izbran ustrezní ponudnik. Po končani obnovi obravnavanega odseka Lackove ceste v Mariboru, bo upravljanje in skrb za cesto prevzel Nigrad d.d..

7.0. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

7.1. Osnova za oceno vrednosti projekta

Za predmetno investicijo je bila izdelana tudi naslednja projektna dokumentacija:

- PZI dokumentacija za »Ureditev Lackove ceste«, št. projekta: 563, ki ga je izdelalo podjetje BPI d.o.o., Mlinska ulica 32, 2000 Maribor, maj 2018.

V »celotni investicijski vrednosti« so upoštevani vsi izdatki in vložki v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in jih investitor nameni za predhodne raziskave in študije, pridobivanje dokumentacije, soglasij in dovoljenj, pripravljalna in zemeljska dela, izvedbo gradbenih, obrtniških del in napeljav, nabavo in namestitve opreme in naprav, svetovanje in nadzor izvedbe, ter druge izdatke za blago in storitve, vključno odškodnine, ki so neposredno vezane na investicijski projekt, ne vključuje pa stroškov pridobivanja zemljišč v obliki nakupa ali odškodnin.

Izhodišča za izračun investicijske vrednosti so;

- ocena stroškov investicije je izdelana na podlagi projektne dokumentacije in tehničnega poročila;
- vrednost gradbenega in projektantskega nadzora navajamo v % od vseh gradbenih del;
- v investicijski vrednosti je zajet in ločeno prikazan 22 % DDV;
- stalne cene so enake tekočim cenam, saj dinamika investiranja ni daljša od enega leta.

7.2. Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Naslednja tabela (tabela 12) prikazuje razdelitev investicijskih stroškov. Vsi stroški bodo skladno s terminskim planom nastali v letu 2018.

Tabela 12 - Skupna ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (marec 2018) v EUR po letih

	STROŠKI OPERACIJE	Neto v EUR	DDV v EUR	Leto 2018
1	Priprava, sprejem investicijske dokumentacije DIIP	1.980,00	435,60	1.980,00
2	Izdelava projektne dokumentacije in investicijskega programa IP	40.000,00	8.800,00	40.000,00
3	Izvedba rekonstrukcije	922.700,00	162.800,00	922.700,00
4	Gradbeni nadzor	13.840,50	3.044,91	13.840,50
5	Informiranje javnosti ¹	1.000,00	220,00	1000,00
	Skupaj brez DDV	979.520,50		979.520,50
	DDV (22%)	175.300,51	175.300,51	175.300,51
	Skupaj z DDV	1.154.821,01		1.154.821,01

³ Stroški Informiranja javnosti vključujejo: izdelavo in postavitve oglasnih desk, razglasnih tabel, stroške oblikovanja in tiskanja informativnih gradiv, objave v različnih medijih, stroške izdeklave oz. nadgradnje spletne strani ipd.

V tabeli 13 so prikazane ocene stroškov gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del (GOI) po stalnih cenah, za posamezno vrsto dela.

Tabela 13 - Skupna ocena stroškov za GOI dela po stalnih cenah (marec 2018) v EUR po letih

	STROŠKI GOI del	Neto v EUR	DDV v EUR	Leto 2018
1	Rekonstrukcija ceste z obojestranskim hodnikom za pešce	474.000,00	104.280,00	474.000,00
2	Rekonstrukcija ceste z enostranskim hodnikom za pešce	69.000,00	15.180,00	69.000,00
3	Izvedba krožišča	120.000,00	26.400,00	120.000,00
4	Izvedba kanalizacije*	69.200,00	0,00*	69.200,00
5	Izvedba zaščite vodovoda*	21.000,00	0,00*	21.000,00
6	Izvedba cestne razsvetljave	77.000,00	16.940,00	77.000,00
7	Izvedba plinovoda*	92.500,00	0,00*	92.500,00
	Skupaj brez DDV	922.700,00		922.700,00
	DDV (22%)	162.800,00	162.800,00	162.800,00
	Skupaj z DDV	1.085.500,00		1.085.500,00

* DDV ni obračunan - obrnjena davčna obveznost po 76. a členu ZDDV-1.

8.0. ANALIZA LOKACIJE

8.1. Navedba in opis lokacije

Regija: Podravska statistična regija

Občina: Mestna občina Maribor

Mestna občina Maribor leži na 269,5m nadmorske višine, čeznjo pa teče reka Drava. Občina Maribor z glavnim mestom Maribor kot drugim največjim slovenskim mestom je gospodarsko, kulturno, izobraževalno, znanstvenoraziskovalno, zdravstveno, oskrbovalno in prometno središče severovzhodne Slovenije. Mesto se je razširilo na obe strani Drave.

V njem se naravno stekajo sklenjene pokrajine:

- Dravska dolina med Pohorjem in Kozjakom, ki se pri Selnici raztegne v širšo diluvialno nižino mariborske ravni;
- Slovenske gorice, mlado terciarno gričevje iz miocenskih laporjev in peščencev;
- Dravsko - Ptujsko polje, ki se v obliki velikega trikotnika kot velikanski vršaj prodnatih diluvialnih nanosov razteza proti Ptujju.

Maribor je po velikosti drugo slovensko mesto. Je gospodarsko in kulturno središče severovzhodne Slovenije. Njegov položaj v presečišču prometnih poti iz srednje v jugovzhodno Evropo ter iz zahodne srednje Evrope v Panonsko nižino mu je odmerjal dokajšnjo vlogo že v preteklosti, odmerja mu jo danes in mu jo bo bržčas še bolj v prihodnosti. Ker leži le osemnajst kilometrov od državne meje z Avstrijo, predstavlja prag v našo državo, pa tudi na Balkan.

Površina občine: 147,5 km²

Dolžina meje občine: 82,1 km

Nadmorska višina: 237m-1150m

Prebivalci, stanje november 2012:

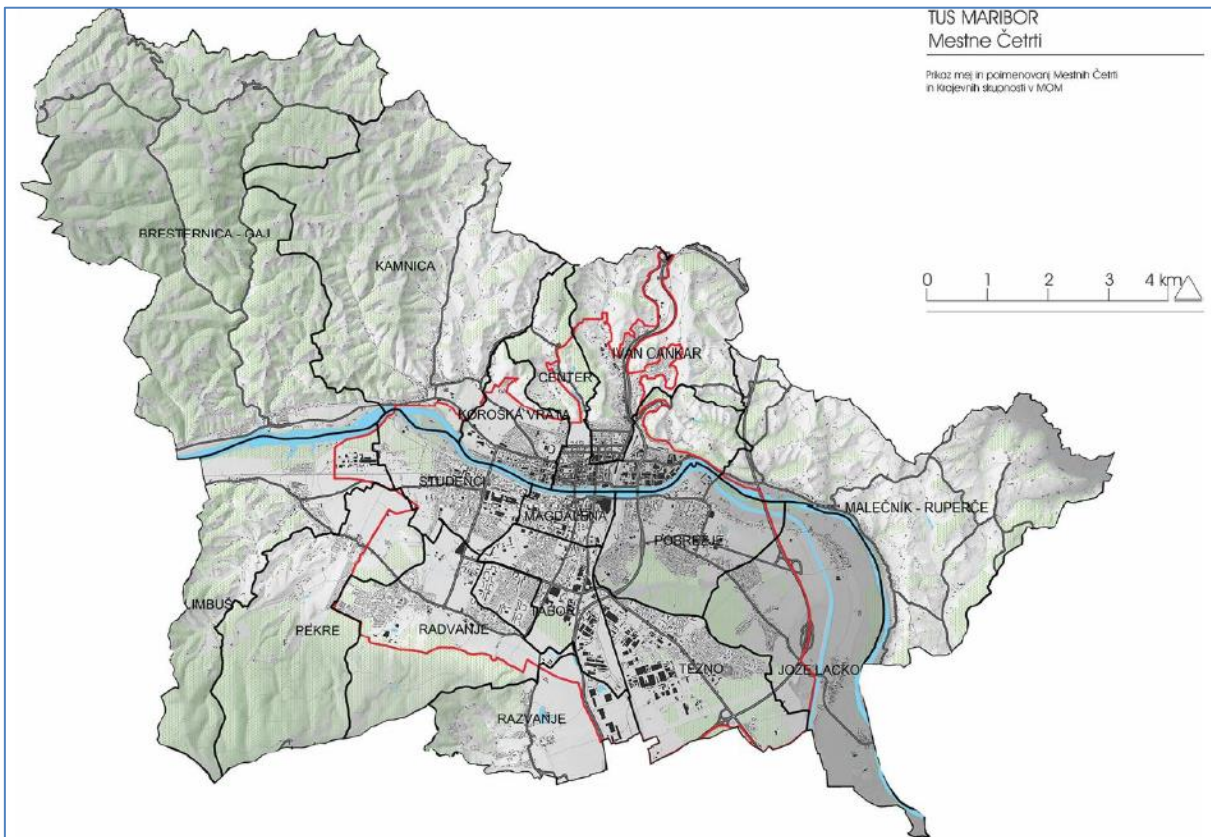
107.801 stalno prebivališče (Ž 55694, M 52107)

5.686 začasno prebivališče (Ž 2987, M 2699)

Gostota:

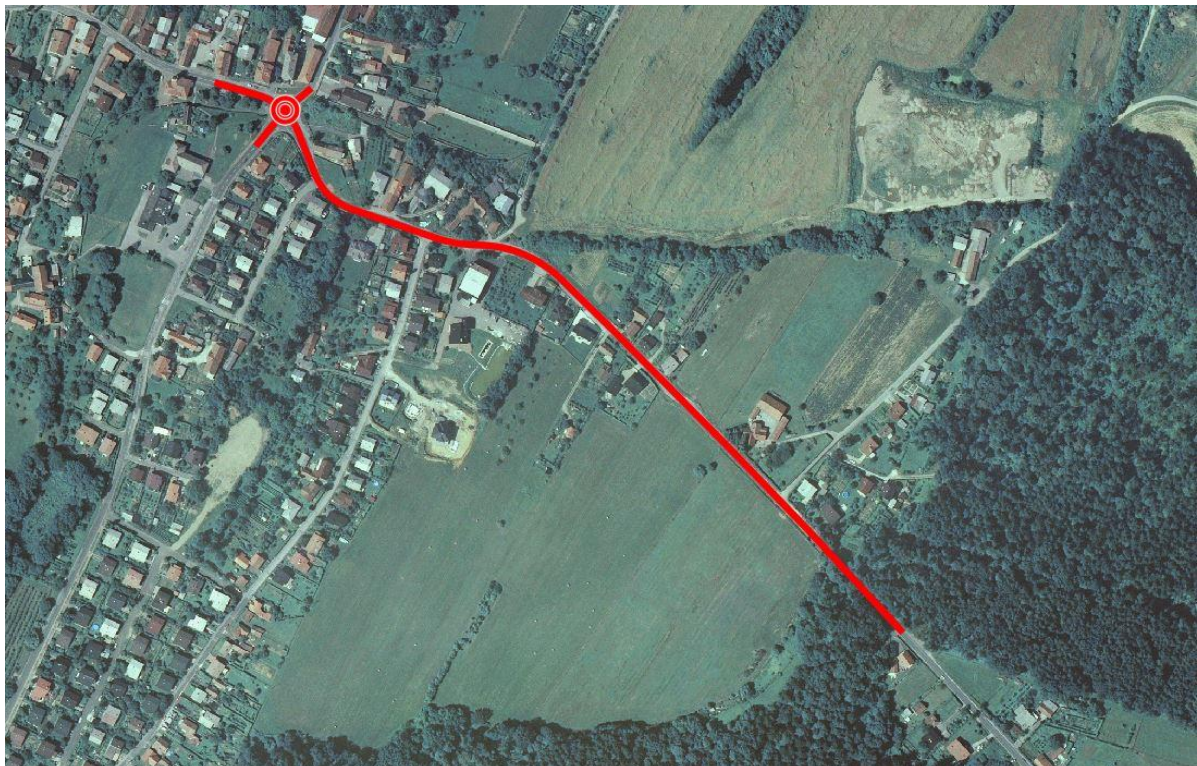
730 prebivalcev na km²

Mestna občina Maribor sestavlja 11 mestnih četrti, ter 6 krajevnih skupnosti.



Slika 7 - Mestna občina Maribor (vir TUS MOM /GIS MOM)

Obravnavani poseg je lociran v mestni četrti Radvanje in krajevni skupnosti Pekre.



Slika 8: Območje predvidenih ureditev

9.0. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV

Pri izvedbi operacije bodo upoštevana izhodišča varstva okolja:

- učinkovitost izrabe naravnih virov,
- okoljska učinkovitost,
- trajnostna dostopnost in
- zmanjšanje vplivov na okolje.

Operacija ne bo imela dodatnih negativnih vplivov na okolje. Izvajalec bo upošteval vse standarde, ki jih predpisuje zakonodaja.

Načrtovana investicija ne bo imela negativnega vpliva na okolje.

Pri gradnji bodo uporabljene najsodobnejše tehnike, ki bodo pri sami izvedbi zmanjšale količine odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja.

Tako bodo pri načrtovanju in izvedbi investicije upoštevana naslednja izhodišča varstva okolja:

- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- trajnostna dostopnost (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza),
- zmanjševanje vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen vplivov na okolje za posege, kjer je to potrebno).

9.1 Vpliv na okolje v času gradnje

Voda in tla: Med gradbenimi deli lahko sicer pričakujemo minimalno onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih in delovnih strojev. V tem času obstaja tudi minimalna možnost, da zaradi nepravilne uporabe transportnih sredstev in drugih nepredvidljivih situacij pride do kontaminacije tal (naprimer z izlitjem olj ali drugih naftnih derivatov).

V primeru razlitja se bo onesnažena in kontaminirana zemljina odstranila ter primerno deponirala. Za odvoz onesnažene zemljine bo poskrbelo pooblaščen podjetje za odvoz nevarnih odpadkov. Ocenjujemo, da je ob pravilni uporabi gradbenih in delovnih strojev možnost kontaminacije tal ter posledično voda – majhna. Po izvedbi investicije ne pričakujemo dodatnih negativnih vplivov na okolje.

Zrak: Vplivi na kvaliteto zraka v času izvajanja gradbenih del se bodo kazali predvsem v povečanih emisijah izpušnih plinov ter prašenju zaradi uporabe gradbenih in delovnih strojev. Ta vpliv je omejen na čas izvajanja in je zato zanemarljiv.

Po izvedbi investicije dodatnih negativnih vplivov na onesnaženje zraka ne bo, oz. se bodo emisije plinov in trdnih delcev zaradi zmanjšanja zastojev zmanjšali.

Hrup: V času izvajanja zemeljskih del bo obremenjenost okolja s hrupom navečja, saj bodo vir hrupa tako gradbena mehanizacija kot tudi tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen.

Dela na gradbišču bodo potekala v dnevnem terminu, kar pomeni, da v nočnem času hrupa ne bo. Po izvedbi investicije ne bo dodatnega vpliva hrupa na okolje, oz. se bo hrup zaradi rekonstruiranega vozišča zmanjšal.

Odpadki: Uredba o ravnanju z odpadki (Ur.l. RS, št. 34/08, 103/11) določa, da mora povzročitelj onesnaženja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihove škodljivosti za okolje ter za zagotovitev predelave nastalih odpadkov oz. njihovo varno odstranitev, če predelava ni možna.

Po zaključku operacije bodo imeli prebivalci tangiranega območja na voljo izboljšano dostopnost do JPP, v smislu izgradnje dveh novih postajališč, ter njihove povezave s pločnikom, kar bo ugodno vplivalo na trajnostno mobilnost, saj bo lahko več prebivalcev varno in učinkovito uporabljalo JPP in bo s tem zmanjšalo potovanja z osebnimi vozili.

9.2 Vplivi investicije na okolje v času uporabe objekta

Vplivi predvidene rekonstrukcije na okolje v času uporabe objekta bodo opazni predvsem s stališča povečanja prometne varnosti. Rekonstruirana lokalna cesta bo omogočila:

- boljšo prevoznost,
- višji nivo uslug ter
- izboljšanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu.

Z izvedbo investicije bo predvidoma omogočena bolj enakomerna vožnja in bolj tekoče odvijanje prometa, posledica tega pa bo zmanjšanje emisij izpušnih plinov v okolje in zmanjšanje hrupa.

Zaradi izvedbe investicije se bodo izboljšali bivalni pogoji prebivalcev na obravnavanem območju in dostopnost do obstoječih stanovanjskih in gospodarskih objektov, ki se nahajajo ob obravnavani lokalni cesti.

Dodatna vlaganja v odpravo morebitnih negativnih vplivov na okolje niso potrebna.

9.3 Izhodišča varstva okolja

V sklopu načrtovanja in izvedbe investicije bodo upoštevana naslednja izhodišča varstva okolja:

Učinkovitost izrabe naravnih virov

Rekonstrukcija obravnavane lokalne ceste bo imela pozitiven vpliv na učinkovito izrabo naravnih virov. Z izvedbo rekonstrukcije bo omogočena bolj enakomerna vožnja in bolj tekoč promet, kar bo pripomoglo k manjši porabi goriva in olj, s tem pa se zagotavlja energetska učinkovitost (manjše povpraševanje po energetskih virih).

Okoljska učinkovitost

Med gradnjo bo izvajalec uporabljal najboljše razpoložljive tehnike, ki jih v tem času uporabljajo in so predpisane v pravilnikih in standardih. Pri investicijskih delih se bodo uporabljale smernice iz projektne dokumentacije in pravilnikov, ki se nanašajo na ceste. Upoštevanje le-teh zagotavlja izvedbo prometnic na tak način, da se poleg prometne varnosti udeležencev zagotavlja tudi varnost in skrb za okolje. Izvajalec bo ves čas gradnje nadzoroval in meril emisije in druge vplive na okolje in o odstopanjih redno obveščal nadzorne organe in naročnika. Vse odpadke, ki bodo nastali med gradnjo bo

ločeno zbiral in odvažal na deponije. S sodobno tehniko in uporabljenimi materiali bo skrbel za čim manj gradbenih odpadkov. Po končani gradnji se poškodovane dele vzpostavi v prvotno stanje. Z izvedbo investicije se bo povečala pretočnost obravnavane lokalne ceste, zaradi česar se bo promet odvijal bolj tekoče, posledica tega pa bo zmanjšanje emisije izpušnih plinov v okolje in zmanjšanje hrupa.

Trajnostna dostopnost

Projekt sam bo neposredno spodbujal k uporabi okolju prijaznejših načinov prevoza. Rekonstruirana cesta bo primernejša za pešce. Prometno varnejša cesta bo hkrati spodbujala ostale udeležence v prometu k uporabi koles in motornih koles, ki s svojim delovanjem manj obremenjujejo okolje, hkrati bo omogočal umik prometa iz središča mesta Maribor.

Zmanjševanje vplivov na okolje

Rekonstrukcija lokalne ceste ne vpliva na okolje v takšni meri, da bi bila potrebna izdelava poročila o vplivih na okolje oz. drugih strokovnih mnenj in ocen. Kot je navedeno že v predhodnem besedilu pa bo investicija ugodno vplivala na okolje z zmanjšanjem emisije izpušnih plinov v okolje in zmanjšanjem hrupa. Pripomogla bo k manjši porabi goriva in maziv in pripomogla k hitrejšemu gospodarskemu razvoju tega območja.

10.0. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI, SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA

10.1. Časovni načrt izvedbe investicije

Za izvedbo celotne investicije oziroma operacije je predviden terminski plan, ki je predstavljen v nadaljevanju.

Projektna dokumentacija za izvedbo PZI in investicijski program IP se bodo pripravili in sprejeli do konca junija 2018. Izvedba javnega razpisa ter izbor izvajalca in podpis pogodbe bi se vršila junija in julija 2018. Začetek gradbenih del je predviden v juliju 2018 in konec v novembru 2018. V tem času bo potekal tudi gradbeni nadzor in informiranje javnosti, ki bi se zaključilo novembra 2018.

Tabela 14 - Okvirni terminski plan izvedbe – kvartalno

Aktivnosti projekta	2018			
	I	II	III	IV
Izdelava projektne dokumentacije PZI in investicijskega programa IP				
Izvedba razpisa za izvedbo				
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem gradbenih del				
Izvedba rekonstrukcije, gradbeni nadzor				
Informiranje javnosti				

Tabela 15 - Okvirni terminski plan izvedbe – mesečno

Aktivnosti projekta	Terminski načrt (od-do)
1. Izdelava projektne dokumentacije in investicijskega programa	maj 2018 – junij 2018
2. Izvedba razpisa in izbira izvajalca	junij 2018 – julij 2018
3. Izvedba rekonstrukcije ceste	julij 2018 – november 2018
4. Gradbeni nadzor	julij 2018 – november 2018
5. Informiranje javnosti	oktober 2018 – november 2018

10.2. Organizacija vodenja projekta

Nosilec investicije je Mestna občina Maribor. Investicijo bodo vodile strokovne službe občine in izbrani zunanji izvajalec. Občinska uprava s svojimi strokovnimi delavci bo zadolžena za oddajo gradnje v skladu z Zakonom o javnih naročilih. Strokovni nadzor nad gradnjo bo potekal v skladu z določili Zakona o graditvi objektov.

Finančna realizacija naložbe bo potekala v skladu z Zakonom o javnih financah ter Zakonom o izvrševanju proračuna.

Odgovorna služba za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične ter druge potrebne dokumentacije je občinska uprava in zunanji izvajalec. Sam nadzor izvajanja del na gradbišču bo izvajal izbrani zunanji izvajalec.

11.0. NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

Izhodišča za izračun investicijske vrednosti so:

- ocena stroškov investicije je izdelana na podlagi projektne dokumentacije in tehničnega poročila;
- vrednost gradbenega in projektantskega nadzora pa navajamo v % od vseh gradbenih del.

Za izvedbo investicije so predvideni naslednji viri financiranja:

- **proračun Mestne občine Maribor, 233.532,00 EUR**, predvidena postavka v proračunu je naslednja:
 - o Proračunska Postavka: 153109 Ureditev Lackove ceste
 - o Postavka: Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest
- **sredstva MGRT:**
 - o višina nepovratnih sredstev (23. člen ZFO-1): **511.595,00 EUR**
 - o višina povratnih (kreditnih) sredstev: **409.694,01 EUR**

Obrestna mera kredita je 0,0% (brez EURIBOR), moratorij za vračanje kredita je eno (1) leto ter odplačilna doba devet let (1+9); z možnostjo predčasnega vračila kredita. Kredit se vrača v dveh letnih anuitetah; prva anuiteta zapade v plačilo 15. marca proračunskega leta in druga anuiteta 15. septembra proračunskega leta. Krediti pridobljeni v letu 2018, zapadejo v vračilo leta 2020, krediti pridobljeni v letu 2019, pa zapadejo v vračilo leta 2021 (Deleži sredstev občin za sofinanciranje investicij v letih 2018 in 2019, RS, MGRT, št. 4100-1/2018/7 z dne 15.02.2018).

Tabela 16 - Viri financiranja po stalnih cenah (marec 2018) v EUR

Vir	2018	Skupaj	%
1 Mestna občina Maribor	233.532,00	233.532,00	20,22
2 MGRT nepovratna sredstva – 23. člen ZFO-1	511.595,00	511.595,00	44,30
3 MGRT povratna sredstva	409.694,01	409.694,01	35,48
Skupaj	1.154.821,01	1.154.821,01	100,00

Upravičeni stroški do sofinanciranja so stroški, ki so nastali po potrditvi DIIP, in sicer:

- stroški investicijske in projektne dokumentacije (razen DIIP),
- stroški GOI del,
- stroški gradbenega nadzora,
- vključno z davkom na dodano vrednost, če ni povračljiv.

Vsi ostali stroški so neupravičeni do sofinanciranja. To so stroški:

- projektne dokumentacije, ki so nastali pred potrditvijo DIIP-a,
- stroški DIIP-a,
- stroški varnostnega načrta in koordinacije VZD,
- drugi stroške,
- DDV za neupravičene stroške.

Investitor bo finančne vire za stroške, ki so neupravičeni do sofinanciranja zagotovil iz sredstev proračuna Mestne občine Maribor.

12.0. FINANČNA IN EKONOMSKA ANALIZA PROJEKTA

12.1. Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po vzpostavitvi delovanja investicije

12.1.1. Projekcije prihodkov poslovanja

Glede na neprofitnost investicije neposredno ustvarjenih prihodkov iz naslova projekta ne bo.

Investicija v »Ureditev Lackove ceste v Mariboru« je neprofitne narave. Z investicijo občina želi povečati kvaliteto bivanja v občini in prispevati k razvoju, zato neposrednih prihodkov ne bo. V skladu z upoštevanjem Smernice glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi Delovni dokument 4 (Evropska komisija, Generalni direktorat za regionalno politiko, 2006) so posredne koristi upoštevane v družbeno-ekonomski analizi.

Tabela 17 - Letni neposredni prihodki, v EUR

Prihodki	v EUR
Neposredni prihodki	0,00

12.1.2. Projekcije stroškov poslovanja

Investicija v »Ureditev Lackove ceste v Mariboru« je namenjena za vzpostavitev učinkovitega in nemotenega poteka prometa v mestu Maribor. V ekonomski dobi investicije predvidevamo, da bodo ocenjeni letni vzdrževalni stroški ter manjša popravljala dela kot so prikazani v tabeli 13 v nadaljevanju.

Tabela 18 - Letni vzdrževalni stroški v EUR

Stroški	v EUR
Letni vzdrževalni stroški	5.000,00

Glede na traso investicije bodo letni vzdrževalni stroški investicije znašali **5.000,00 EUR**.

Dinamika stroškov poslovanja (obratovalni in vzdrževalni stroški) po letih je prikazana v **Prilogi 1: Finančna analiza projekta**. Naslednja tabela (tabela 14) prikazuje letne stroške amortizacije investicije.

Tabela 19 - Letni stroški amortizacije v EUR

Dela/sklop	Vrednost	Amortiz. stopnja	Letna amortiz.	Skupaj	Ostank vrednosti
GOI dela	1.085.500,00	3 %	32.565,00	976.950,00	108.550,00

12.2. Vrednotenje drugih stroškov in koristi

12.2.1. Finančna analiza

Finančna analiza je analiza prejemkov in izdatkov (prihodkov in stroškov brez amortizacije). V nadaljevanju so predstavljeni izračuni bodočih prihodkov in stroškov obratovanja zaradi nove investicije »Ureditev Lackove ceste v Mariboru«.

Finančna analiza projekta je bila narejena z uporabo cost/benefit analize, skladno s Priročnikom za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov (Služba vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj, 2004), upošteva Smernice glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi – Delovni dokument 4 (Evropska komisija, Generalni direktorat za regionalno politiko, 2006).

Investicijo »Ureditev Lackove ceste« smo preučili z vidika finančnih in ekonomskih kazalnikov. Ob tem smo upoštevali sledeče predpostavke modela:

- finančna analiza je bila izdelana na podlagi izdelane obstoječe projektne dokumentacije,
- predvideni stroški vzdrževanja so bili izračunani na podlagi dosedanje prakse,
- amortizacija gradbenih del je obračunana po 3 % letni amortizacijski stopnji,
- za finančno analizo smo uporabili diskontno stopnjo 4 %, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. Diskontna stopnja odraža oportunitetne stroške kapitala investitorja. Oportunitetni stroški odražajo izgubljen donos najboljšega nadomestnega projekta;
- finančno donosnost investicije presojava na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti in finančne interne stopnje donosnosti investicije. Kazalnika ocenita zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške investicije, ne glede na to, kako so ti financirani.

Ekonomska doba projekta je 30 let. Temelječe na nekaterih mednarodno priznanih izkušnjah, kjer je določeno referenčno časovno obdobje, ki se lahko uporabi pri pregledovanju posamične vrste investicije.

V Prilogi 1 je prikazan izračun finančne neto sedanje vrednosti, finančne interne stopnje donosa, dobe vračanja investicijskih sredstev ter relativne neto sedanje vrednosti. Z izvedbo investicije bo finančna neto sedanja vrednost investicije negativna.

Tabela 20 - Prikaz finančnih kazalnikov

Finančna ISD	negativna
Finančna NSV	- 1.241.281,18 EUR
Ekonomska doba projekta	30 let
Finančna doba vračila sredstev	ni povrnitve (projekt ne ustvarja prihodkov)

Finančna neto sedanja vrednost investicije

Neto sedanja vrednost investicije omogoča, da investicijske izdatke in denarne prilive diskontiramo na začetni termin, ko nastopijo prvi investicijski izdatki. S tem, ko jih diskontiramo, ustrezno vključimo časovno komponento, tako da so zneski denarnih

prilivov in investicijskih izdatkov v različnih časovnih enotah primerljivi. Pozitivna neto sedanja vrednost kaže, da so denarni prilivi večji od investicijskih izdatkov. Negativna neto sedanja vrednost kaže, da pri uporabljeni diskontni stopnji (zahtevanem donosu) vsota denarnih prilivov ni dovolj velika, da bi se z njo nadomestili investicijski izdatki.

Finančna neto sedanja vrednost investicije je negativna (- 1.241.281,18 EUR), kar pomeni da projekt sam ne ustvarja dobičkov ampak bodoča cena pokriva celotne obratovalne stroške ter amortizacijo.

Finančna interna stopnja donosa

Finančna interna stopnja donosa je tista diskontna stopnja (zahtevana donosnost investicije), pri kateri je neto sedanja vrednost enaka 0, oziroma je opredeljena kot tista diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost denarnih prilivov investicije izenači s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov.

Finančna interna stopnja donosa je negativna.

Doba vračanja investicije

Dobe vračanja zaradi neprofitnosti projekta ni mogoče izračunati, saj se ekonomski dobi investicije vložek projekta ne povrne, saj projekt ne prinaša neposrednih prihodkov.

12.2.2. Družbeno – ekonomska analiza koristi

Socialno družbena analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občine oziroma regije ali celo države. Metodologija je osnovana na izračun dodatnih prihodkov, proizvodov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi nove investicije.

Ekonomske ocene podpira utemeljitev, da je treba vložke projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Treba je omeniti, da oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom. Ekonomska analiza se izvede z vidika družbe. Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo kot izhodišče ekonomske analize.

Analizirali smo sledeče vplive:

- Direktni vplivi, ki bodo nastali zaradi neposredne implementacije projekta na samo panogo,
- Indirektni vplivi: ki bodo nastali po implementaciji projekta, v času obratovanja – dobava inputov in outputov,
- Ostali vplivi, ki bodo nastali po implementaciji projekta in nimajo posrednega vpliva na sam projekt ampak vplivajo na subjekte v okolju tako pravne kot fizične subjekte.

Opredelitev stroškov in koristi:

- **direktni stroški v času gradnje**: celotna ocenjena sedanja vrednost investicije brez davka na dodano vrednost kadar ni povračljiv,
- **direktne koristi v času gradnje**: zaradi izvedbe investicije bodo zlasti v sektorju gradbeništva ustvarili v bruto domačem proizvodu dodano vrednost v proizvodnji. Pri izračunu koristi smo stroške gradbenih del korigirali s faktorjem deleža dodane vrednosti v proizvodnji gradbeništva (35 %),
- **indirektne koristi v času obratovanja**: z implementacijo projekta bodo določene storitve (zlasti vzdrževanje) ustvarile v svojem sektorju dodano vrednost, kar bo imelo posledico na povečanje bruto domačega proizvoda,

- **zunanje koristi projekta:** z izvedbo projekta bodo nastali multiplikativni učinki za lokalno skupnost ter regijo, in sicer zaradi pozitivnih učinkov investicije na lokalno gospodarstvo; z izvedbo projekta bo občina prispevala k nadaljnjemu razvoju turističnih in gostinskih dejavnosti. Z vidika ekonomske upravičenosti se za potrebe analize investicijskega projekta upošteva ocenjena korist za lokalno skupnost v višini 75.000 EUR v polnem letu obratovanja, kar izhaja iz analize podobnih projektov.

Upoštevali smo naslednje zunanje koristi projekta:

- Povečanje kakovosti življenja prebivalcev na predmetnem področju kar posredno vpliva na večjo rast prebivalstva z vidika poselitve in možnost razvoja ter zaposlovanja;
- Pozitiven učinek predvsem na povečanju kvalitete življenja prebivalcev in počutju prebivalcev;
- Pričakuje se večji razvoj turizma, zaradi izboljšane prometne dostopnosti ter zagotavljanje zdravih in varnih pogojev v prometu, zunanjim obiskovalcem pa lažjo in varno dostopnost do turističnih znamenitosti
- Urejena cestna infrastruktura in izboljšana dostopnost omogoča neposredni hitrejši gospodarski razvoj.

V prilogi 2 je prikazan izračun ekonomske neto sedanje vrednosti in ekonomske interne stopnje donosa.

Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) projekta je pozitivna (ENSV= 459.808,67 EUR), kar pomeni, da je družba (regija/država) v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške. To potrjuje tudi ekonomska interna stopnja donosa, ki je v našem primeru 8,52 % in je nad ekonomsko diskontirano stopnjo (4%).

Investicija se povrne v petnajstem letu, saj za razliko od finančne analize, družbeno-ekonomska analiza predvideva določene posredne koristi ter prihodke, ki so prikazani v Prilogi 2. Relativna neto sedanja vrednost znaša 0,39.

Tabela 21 - Prikaz ekonomskih kazalnikov

Ekonomska ISD	8,52 %
Ekonomska NSV	459.808,67 EUR
Ekonomska doba projekta	30 let
Ekonomska doba vračila sredstev	16 let
Relativna neto sedanja vrednost	0,39

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije prav tako kot finančna neto sedanja vrednost omogoča, da investicijske izdatke in denarne prilive diskontiramo na začetni termin, ko nastopijo prvi investicijski izdatki.

Omenjena finančna kazalnika se razlikujeta le v vključenih denarnih prilivih. Ekonomska neto sedanja vrednost poleg že ovrednotenih denarnih prilivov iz finančne analize, vključuje še denarno ovrednotene direktne, indirektne in zunanje koristi projekta, ki vplivajo na družbeni razvoj.

Pozitivna neto sedanja vrednost kaže, da so denarni prilivi večji od investicijskih izdatkov. Negativna neto sedanja vrednost kaže, da pri uporabljeni diskontni stopnji (zahtevanem donosu) vsota denarnih prilivov ni dovolj velika, da bi se z njo nadomestili investicijski izdatki.

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna (459.808,67 EUR), kar pomeni da je družba (regija/država) v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške.

Ekonomska interna stopnja donosa

Ekonomska interna stopnja donosa je tista diskontna stopnja (zahtevana donosnost investicije), pri kateri je neto sedanja vrednost enaka 0, oziroma je opredeljena kot tista diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost denarnih prilivov investicije in ovrednotenih denarnih prilivov koristi projekta izenačijo s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov.

Ekonomska interna stopnja donosa znaša 8,52%, kar pomeni da je nad ekonomsko diskontirano stopnjo (4%).

Doba vračanja investicije

Investicija se povrne v petnajstem letu, saj za razliko od finančne analize, družbeno-ekonomsko analiza predvideva določene posredne koristi ter prihodke, ki so prikazani v Prilogi 2.

Relativna neto sedanja vrednost

Relativna neto sedanja vrednost (RNSV) meri donos na enoto investicijskih stroškov. Izračunamo jo iz razmerja med NSV in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov. RNSV v tem primeru znaša 0,39.

12.3. Predstavitev učinkov, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem

Z obnovo ceste bo investitor realiziral tudi naslednje cilje:

- zagotovitev elementov ceste po sodobnih merilih,
- povečanje pretočnosti ceste,
- povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu,
- izboljšanje dostopnosti do delovnih mest, javnih funkcij, ipd. na obravnavanem območju,
- ohranjanje oz. povečanje poseljenosti tega območja,
- lažje letno in zimsko vzdrževanje ceste,
- zmanjšanje obremenitve okolja s prahom in tudi hrupom,
- boljša povezanost z občinskim središčem ipd.

13.0. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

13.1. Analiza občutljivosti

Pri analizi občutljivosti ugotavljamo vplive sprememb potencialnih kritičnih faktorjev na rezultate, podane v finančni analizi. Cilj analize tveganja, ki smo jo opravili v nadaljevanju je opredelitev kritičnih spremenljivk projekta.

»Kritične spremenljivke oz. faktorji« so tiste katerih 1-odstotna sprememba (pozitivna ali negativna) povzroči zvišanje na ustrezno 5-odstotno spremembo osnovne vrednosti NPV.

Prisotni naslednji potencialni kritični faktorji (spremenljivke):

- spremembe investicijske vrednosti in
- faktorji, ki vplivajo na odhodke.

Vpliv teh sprememb smo analizirali za interval med -10 % in +10 % kot sledi v nadaljevanju dokumenta.

Za potrebe analize tveganja pa smo analizirali vpliv teh sprememb za interval med -1 % in +1 % kot sledi v nadaljevanju dokumenta.

Analiza vplivov spremembe investicijske vrednosti

Spremembe investicijske vrednosti vplivajo na:

- obračun amortizacije,
- stroške vzdrževanja (nadomestni deli),
- stroške zavarovanja.

Verjetnost nastopa tega faktorja je predvsem pogojena:

- z uspešnostjo razpisa za izbor izvajalcev gradbenih del,
- z dinamiko izvedbe investicije (vpliv inflacije ter dodatnih stroškov).

Analiza vplivov na odhodke

Na odhodke, ki se predvidevajo z izvedbo investicije vplivajo naslednji faktorji:

- stroški dela,
- vzdrževalni in obratovalni stroški ter
- drugi vplivni faktorji.

Tabela 22 - Analiza občutljivosti na ekonomsko neto sedanjo vrednost projekta

	ODMIKI v %				
	ekonomska NSV			ekonomska NSV	
	+ 10% povečanje spremenljivke	izhodiščna vrednost	-10% zmanjšanje spremenljivke	+10% povečanje spremenljivke	- 10% zmanjšanje spremenljivke
Sprememba obratovalnih stroškov	451.162	459.809	468.454	-1,9%	+1,9%
Sprememba investicije	384.745	459.809	534.873	-16,3%	+16,3%

Tabela 23 - Analiza občutljivosti na neto sedanjo vrednost projekta (finančna in ekonomska) glede na tri spremenljivke na intervalu +/- 10%

PARAMETRI	ELASTIČNOST		
Finančna neto sedanja vrednost	visoka	dvomljiva	nizka
Sprememba obratovalnih stroškov			x
Sprememba investicije		x	
	ELASTIČNOST		
Ekonomsko neto sedanja vrednost	visoka	dvomljiva	nizka
Sprememba prihodkov			x
Sprememba obratovalnih stroškov			x
Sprememba investicije		x	

Sprememba obratovalnih stroškov ima neznamenit vpliv na finančno in ekonomsko neto sedanjo vrednost. Glede na to, da investicija nima prihodkov, prav tako ni vpliva le teh na FNSV in ENSV. Dvomljiva je elastičnost spremembe investicije na ekonomsko neto sedanjo vrednost ter finančno neto sedanjo vrednost.

13.2. Analiza tveganj

Analiza tveganja predstavlja metodo za določanje verjetnosti ali možnosti za pojav nevarnih dogodkov ter možne posledice. Koncept verjetnostne analize tveganja se uporablja za označitev okoljskih vplivov, njihova pojavnost v naravi s kakršno koli stopnjo natančnosti ni lahko predvidljiva.

Pri preverjanju kritičnosti prej omenjenih spremenljivk (1% sprememba vrednosti spremenljivke povzroči vsaj 5% spremembo NPV) smo ugotovili, da nobena od spremenljivk analize občutljivosti ne predstavlja kritične spremenljivke modela. V sled tega analiza tveganja ni potrebna.

Tabela 24 - Analiza tveganja na neto sedanjo vrednost projekta (finančno in ekonomsko) glede na tri spremenljivke na intervalu (sprememba obratovalnih stroškov, investicije in prihodkov) +/- 1%

PARAMETRI	STOPNJA TVEGANJA		
Finančna neto sedanja vrednost	visoka	srednja	nizka
Sprememba obratovalnih stroškov			X
Sprememba investicije			X
	STOPNJA TVEGANJA		
Ekonomska neto sedanja vrednost	visoka	srednja	nizka
Sprememba prihodkov			X
Sprememba obratovalnih stroškov			X
Sprememba investicije			X

14.0. ZAKLJUČEK

Iz Investicijskega programa je, po določilih »Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ« (Ur. l. 60/06, 54/10 in 27/16), razviden namen in razvojna upravičenost investicije v cestno in komunalno infrastrukturo.

Iz podatkov je razvidno, da bodo cilji, ki jih zasledujemo z načrtovano investicijo, doseženi. Z vlaganjem v rekonstrukcijo in posodobitev infrastrukture, ob povečani prometni pretočnosti in varnosti – ter sanaciji okoljske obremenitve s hrupom zaradi dinamičnega motornega prometa – pa je investicija tudi družbeno – ekonomsko upravičena.

Z izvedbo investicije se bo dvignil nivo varnosti v cestnem prometu, nivo osnovne komunalne oskrbe občanov, izboljšali se bodo pogoji za izvajanje družbene dejavnosti in gospodarskega razvoja.

PRILOGE

Priloga 1: Finančna analiza projekta

Priloga 2: Ekonomska analiza projekta

PRILOGA 1	Finančna analiza projekta
------------------	----------------------------------

	Leto	Stroški investicije v EUR	Prihodki iz investicije v EUR	Dodatni operativni stroški v EUR	Denarni tok	NSV	Amortizacija	Ostane vrednosti
0	2018	-1.154.821,01	0,00	0,00	-1.154.821,01	-1.154.821,01		
1	2019		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-4.807,69	32.565,00	
2	2020		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-4.622,78	32.565,00	
3	2021		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-4.444,98	32.565,00	
4	2022		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-4.274,02	32.565,00	
5	2023		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-4.109,64	32.565,00	
6	2024		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.951,57	32.565,00	
7	2025		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.799,59	32.565,00	
8	2026		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.653,45	32.565,00	
9	2027		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.512,93	32.565,00	
10	2028		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.377,82	32.565,00	
11	2029		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.247,90	32.565,00	
12	2030		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.122,99	32.565,00	
13	2031		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-3.002,87	32.565,00	
14	2032		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.887,38	32.565,00	
15	2033		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.776,32	32.565,00	
16	2034		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.669,54	32.565,00	
17	2035		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.566,87	32.565,00	
18	2036		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.468,14	32.565,00	
19	2037		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.373,21	32.565,00	
20	2038		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.281,93	32.565,00	
21	2039		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.194,17	32.565,00	
22	2040		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.109,78	32.565,00	
23	2041		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-2.028,63	32.565,00	
24	2042		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-1.950,61	32.565,00	
25	2043		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-1.875,58	32.565,00	
26	2044		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-1.803,45	32.565,00	
27	2045		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-1.734,08	32.565,00	
28	2046		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-1.667,39	32.565,00	
29	2047		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-1.603,26	32.565,00	
30	2048		0,00	-5.000,00	-5.000,00	-1.541,59	32.565,00	108.550,00
Skupaj:		-1.154.821,01	0,00	-150.000,00	-1.304.821,01	-1.241.281,18	983.260,40	108.550,00

Finančna ISD = negativna

Finančna NSV = - 1.241.281,18 EUR

Ekonomska doba projekta = 30 let

Finančna doba vračila sredstev = ni povrnitve (projekt ne ustvarja prihodkov)

PRILOGA 2

Ekonomska analiza projekta

Priloga 2: Ekonomska analiza projekta							
Projekcija prihodkov, stroškov, denarnih tokov in ekonomska neto sedanja vrednosti projekta							
	Leto	Stroški investicije v EUR	Prihodki iz investicije v EUR	Dodatni operativni stroški v EUR	Koristi v EUR	Denarni tok	Ekonomska NSV
0	2018	-1.154.821,01	0,00	0,00	404.187,35	-750.633,66	-750.633,66
1	2019		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	67.307,69
2	2020		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	64.718,93
3	2021		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	62.229,75
4	2022		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	59.836,29
5	2023		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	57.534,90
6	2024		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	55.322,02
7	2025		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	53.194,25
8	2026		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	51.148,31
9	2027		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	49.181,07
10	2028		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	47.289,49
11	2029		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	45.470,67
12	2030		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	43.721,79
13	2031		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	42.040,19
14	2032		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	40.423,26
15	2033		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	38.868,52
16	2034		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	37.373,57
17	2035		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	35.936,13
18	2036		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	34.553,97
19	2037		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	33.224,97
20	2038		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	31.947,09
21	2039		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	30.718,35
22	2040		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	29.536,88
23	2041		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	28.400,84
24	2042		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	27.308,50
25	2043		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	26.258,18
26	2044		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	25.248,25
27	2045		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	24.277,16
28	2046		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	23.343,42
29	2047		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	22.445,60
30	2048		0,00	-5.000,00	75.000,00	70.000,00	21.582,31
Skupaj:		-1.154.821,01	0,00	-150.000,00	2.654.187,35	1.349.366,34	459.808,67

Ekonomska ISD = 8,52%

Ekonomska NSV = 459.808,67 EUR

Ekonomska doba projekta = 30 let

Ekonomska doba vračila sredstev = 15 let