



MESTNA OBČINA
MARIBOR

INVESTICIJSKI PROGRAM (INV-P)

(vsebinska v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016)

UREDITEV STRELIŠKE CESTE

Investitor:

Mestna občina Maribor
Ulica heroja Staneta 1

2000 Maribor

Izdelovalci:

MEA INŽENIRING, Metka Pavčič s.p.
Vetrinjska ulica 5
2000 Maribor

RCI – Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
Teharska cesta 40
3000 Celje

Izdelano: junij 2018

VSEBINA

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA, SOFINANCERJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB.....	5
1.1. UVODNO POJASNILO.....	5
1.2. PREDSTAVITEV INVESTITORJA, SOFINANCERJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	5
1.3. NAMEN IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	5
1.4. PREGLED DOSEDANJEGA POTEKA AKTIVNOSTI.....	6
1.5. POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	6
1.6. UGOTOVITEV MOREBITNIH SPREMEMB V INVESTICIJSKEM PROGRAMU GLEDE NA DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA IN VZROKI ZANJE.....	7
2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	9
2.1. PREDMET INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	9
2.2. CILJI INVESTICIJE.....	9
2.3. SPISEK STROKOVNIH PODLAG.....	9
2.4. ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE TER ODGOVORNI VODJA ZA IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	10
2.5. PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN DRUGE PRVINE ZA SPREMLJANJE UČINKOV INVESTICIJE.....	10
2.6. OCENA INVESTICIJSKE VREDNOSTI IN PREDVIDENA FINANČNA KONSTRUKCIJA.....	10
2.7. ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNA UPRAVIČENOSTI.....	11
3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, SOFINANCERJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU.....	12
3.1. INVESTITOR.....	12
3.2. IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE.....	12
3.3. PRIHODNJI UPRAVLJAVEC.....	13
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB.....	15
4.1. OBSTOJEČE STANJE.....	15
4.2. PRIKAZ POTREB – PROMETNE OBREMENITVE.....	17
4.3. PRIKAZ POTREB – ZASNOVA PROMETNEGA OMREŽJA.....	19
5. SKLADNOST PROJEKTA S STRATEGIJAMI IN PLANI.....	21
6. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....	23
7. GRADBENO – TEHNIČNI IN TEHNOLOŠKI DEL.....	24
7.1. VRSTA INVESTICIJE.....	24
7.2. STROKOVNE OSNOVE.....	24
7.3. OPIS PROJEKTA.....	24
8. ANALIZA ZAPOSLENIH.....	26
9. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA.....	27
9.1. IZHODIŠČA ZA IZRAČUN INVESTICIJSKE VREDNOSTI.....	27
9.2. INVESTICIJSKA VREDNOST – STALNE CENE.....	27
9.3. INVESTICIJSKA VREDNOST – TEKOČE CENE.....	28
9.4. DOLOČITEV UPRAVIČENIH IN NEUPRAVIČENIH STROŠKOV.....	28
10. ANALIZA LOKACIJE Z NAVEDBO PROSTORSKIH AKTOV.....	29
10.1. MAKROLOKACIJA.....	29
10.2. MIKROLOKACIJA.....	31

10.3.	PROSTORSKI AKTI	32
11.	ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE.....	33
11.1.	VPLIVI NA OKOLJE V ČASU GRADNJE.....	33
11.2.	VPLIVI NA OKOLJE V ČASU OBRATOVANJA	33
12.	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM AKTIVNOSTI IN ORGANIZACIJO VODENJA	
PROJEKTA.....		34
12.1.	ČASOVNI NAČRT S POPISOM AKTIVNOSTI	34
12.2.	ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA	36
13.	NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA	38
13.1.	FINANČNI VIRI	38
13.2.	DINAMIKA INVESTICIJSKIH VLAGANJ IN POTREBNIH FINANČNIH VIROV	38
13.3.	STRUKTURA FINANČNIH VIROV	40
14.	FINANČNA ANALIZA	41
15.	EKONOMSKA ANALIZA	44
16.	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ	48
16.1.	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	48
16.2.	ANALIZA TVEGANJA	48
17.	ŠTUDIJA IZVEDBE INVESTICIJE	50
17.1.	NAMEN, CILJI IN FIZIČNI KAZALNIKI INVESTICIJE	50
17.2.	ROKI IZVEDBE INVESTICIJE	50
17.3.	POGOJI ZA IZVEDBO INVESTICIJE:	50
17.4.	ORGANIZACIJA IZVEDBE OPERACIJE	51

KAZALO TABEL

Tabela 1-1: Povzetek DIIP – ocenjena vrednost in dinamika (tekoče cene z DDV)	7
Tabela 4-1: Prikaz prometnih obremenitev na prometnem omrežju	18
Tabela 9-1: Investicijska vrednost v stalnih cenah z DDV	27
Tabela 9-2: Investicijska vrednost v tekočih cenah z DDV	28
Tabela 10-1: Izbrani statistični kazalniki Mestne občine Maribor	30
Tabela 12-1: Terminski plan	35
Tabela 13-1: Dinamika investicijskih vlaganj – stalne cene (z DDV)	39
Tabela 13-2: Dinamika investicijskih vlaganj – tekoče cene.....	39
Tabela 13-3: Struktura finančnih virov (tekoče cene z DDV).....	40
Tabela 14-1: Izračun ostanka vrednosti	41
Tabela 14-2: Denarni tok projekta	43
Tabela 15-1: Izračun ekonomskih koristi – vhodni podatki.....	45
Tabela 15-2: Izračun ekonomskih koristi – letne koristi.....	45
Tabela 15-3: Ekonomski tok projekta.....	47
Tabela 16-1: Analiza občutljivosti	48
Tabela 16-2: Analiza tveganj	49

KAZALO SLIK

Slika 4-1: Obstoječe stanje – Streliška cesta (pogled proti Lackovi cesti)	15
Slika 4-2: Obstoječe stanje – Streliška cesta (pogled proti Lackovi cesti)	15
Slika 4-3: Obstoječe stanje – Lackova cesta (pogled proti Streliški cesti)	16
Slika 4-4: Obstoječe stanje – Lackova cesta (pogled proti Pekram)	16
Slika 4-5: Prikaz lokacije investicije s prikazom števnih mest z znanimi prometnimi obremenitvami	19

Slika 10-1: Mestna občina Maribor	30
Slika 10-2: Lokacija mestnih četrti in krajevnih skupnosti	31
Slika 10-3: Mikrolokacija investicije	31
Slika 15-1: Obstoječa in alternativna pot	44

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA, SOFINANCERJA 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 investicije je ureditev Streliške ceste in dela Lackove ceste. Ureditev Streliške ceste je predvidena od krožišča z Ulico Pohorskega odreda od vklopa v načrtovano krožišče s Kardeljevo cesto, ureditev Lackove ceste pa od priključitve na obstoječe krožišče do predvidenega krožišča z Ulico Pohorskega odreda. Obe cesti sodita med lokalne mestne ceste (LC), ki naselja Mestne občine Maribor z naselji v sosednjih občinah.

Lokalne mestne ceste tako predstavljajo pomembnejšo prometno infrastrukturo in enega izmed ključnih področij, s katerimi se ustvarjajo predpogoji za družbeni in gospodarski razvoj območja.

Mestna občina Maribor želi z ureditvijo obravnavanih cest vzpostaviti primerne infrastrukturne pogoje za vse udeležence v prometu. Hkrati bo investicija pozitivno vplivala na bivanjske pogoje prebivalstva in možnosti za razvoj turizma in gospodarstva ter s tem nadaljnje razvoja širšega območja.

1.2. Predstavitev investitorja, sofinancerja in izdelovalcev investicijskega programa

Investitor:

Mestna občina Maribor,
Ulica heroja Staneta 1,
2000 Maribor



Izdelovalec investicijske dokumentacije:

MEA inženiring, Metka Pavčič s.p.
Vetrinjska ulica 5,
2000 Maribor



RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
Teharska cesta 40,
3000 Celje



1.3. Namen in cilji investicijskega projekta

Namen investicije je ureditev dela Streliške ceste in dela Lackove ceste. Obe cesti sta v zelo slabem stanju, hkrati pa neustrezen karakteristični prečni profil negativno vpliva na prometno varnost, saj ni ločenih površin za kolesarje, ob cestah pa je le enostranski hodnik za pešce.

Osrednji cilj investicijskega projekta je zagotavljanje celovite prometne infrastrukture širšega in ožjega območja.

Ostali cilji investicije so:

- izboljšanje tehničnih elementov objekta,
- povečanje prometne varnosti,
- izboljšanje pretočnosti,
- ohranjanje povezave,
- izboljšanje stanja okolja.

1.4. Pregled dosedanjega poteka aktivnosti

Naročnik je z namenom izvedbe investicije, t.j. sanacije Malečniškega mostu, pričel z izvajanjem predhodnih aktivnosti, potrebnih za realizacijo investicije.

1.5. Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

DIIP je izdelalo podjetje MEA inženiring, Metka Pavčič s.p. na podlagi naročila Mestne občine Maribor, Urada za komunalno, promet in prostor. Dokument je bil potrjen na 26. dopisni seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor, ki je potekala med 4-im in 6-im aprilom 2018.

1.5.1. Povzetek DIIP – namen in cilji investicije

V DIIP obravnavan namen investicijskega projekta je ureditev dela Streliške ceste in dela Lackove ceste in s tem sledenje ciljem investicije, ki so:

- izboljšanje tehničnih elementov objekta,
- povečanje prometne varnosti,
- izboljšanje pretočnosti,
- ohranjanje povezave,
- izboljšanje stanja okolja.

1.5.2. Povzetek DIIP – analiza variant

V DIIP sta bili vrednoteni dve varianti:

- varianta »brez investicije« in
- varianta »z investicijo«.

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 tako varianta »z« investicijo in sicer na območju Streliške in Lackove ceste, z odpravo poškodb vozišča, ureditvijo infrastrukture za kolesarje in pešce, 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.

1.5.3. Povzetek DIIP – ocena vrednosti in viri financiranja

Vrednost investicije v DI-IP je bila ocenjena na 1.734.076,75 EUR z DDV.

Vrednost investicije je temeljila na podlagi ocen investicijskih stroškov povzetih po:

- PZI projektu: Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta ((JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., načrt. št. 333-DEV1, marec 2010) – samo za odsek Lackove ceste,
- Pogodbeni vrednosti del za ureditev Ceste zmage – 1 sklop (pogodba št. 41001-256/2017 z dne 16.08.2017, izvajalec del Nigrad d.d.).

Tabela 1-1: Povzetek DIIP – ocenjena vrednost in dinamika (tekoče cene z DDV)

	leto 2018	leto 2019	Skupaj
rekonstrukcija ceste, izvedba križišč, javne razsvetljave, kanalizacije, vodovoda in plinovoda	165.440,00 €	1.393.708,16 €	1.559.148,16 €
SKUPAJ GOI	165.440,00 €	1.393.708,16 €	1.559.148,16 €
Projektna dokumentacija	13.190,00 €	80.306,67 €	93.496,67 €
Nadzor nad izvedbo	5.271,00 €	41.498,52 €	46.769,52 €
Investicijska in druga dokumentacija	8.000,00 €	16.662,40 €	24.662,40 €
Zemljišča	10.000,00 €	0,00 €	10.000,00 €
SKUPAJ OSTALA DELA	36.461,00 €	138.467,59 €	174.928,59 €
SKUPAJ VREDNOST celotne investicije	201.901,00 €	1.532.175,75 €	1.734.076,75 €

Vir: povzeto po DI-IP, izdelal: MEA inženiring, Metka Pavčič s.p.

Terminsko je bila fizična izvedba projekta predvidena v dveh fazah, prva faza z začetkom v juniju 2018 in zaključkom v oktobru 2018, druga faza pa z začetkom v juniju 2019 in zaključkom v novembru 2019.

Financiranje izvedbe investicije bilo predvideno z:

- lastnimi viri Mestne občine Maribor v višini 508.985,75 EUR,
- nepovratnimi sredstvi Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo (MGRT) (23. člen ZFO-1) v višini 511.595,00 EUR in
- povratnimi sredstvi Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo (MGRT) (23. člen ZFO-1) v višini 613.496,00 EUR.

Investicija je uvrščena v Proračun Mestne občine Maribor v okviru programa 13029002 Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest, s proračunsko postavko št. 153110 Ureditev Streliške ceste.

1.6. Ugotovitev morebitnih sprememb v investicijskem programu glede na dokument identifikacije investicijskega projekta in vzroki zanje

Tehnične rešitve:

Zasnova tehnične rešitve je enaka kot v DI-IP, vendar je zaradi nivoja izdelane tehnične dokumentacije le ta v INV-P obdelana bolj podrobno, npr. dimenzioniranje voziščne konstrukcije, prečni profil, prometna oprema,...

Terminski načrt:

Zaradi zamika pri izdelavi projektne in investicijske dokumentacije je terminski plan glede na DI-IP spremenjen. Začetek prve faze, t.j. ureditve Lackove ceste je iz junija 2018 prestavljen na avgust 2018, zaključek le te pa v novembru 2018. Začetek in konec ureditve Streliške ceste, kot druge faze investicije, pa ostaja nespremenjen, torej z začetkom v juniju 2019 in zaključkom v novembru 2019.

Investicijske vrednosti:

Investicijske vrednosti med dokumentoma ostajajo nespremenjene saj naročnik na podlagi doseženih pogodbenih vrednosti na preteklih javnih razpisih ocenjuje, da bodo na javnem razpisu dosežene vrednosti dosegale višino, kot je bila ocenjena v Dokumentu identifikacije investicijskega projekta.

Viri financiranja:

Tako v DI-IP, kot tudi v INV-P je predvideno financiranje z lastnimi sredstvi Mestne občine Maribor in nepovratnimi ter povratnimi viri Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo, pri čemer je spremenjena višina virov MGRT v letu 2019, ki so usklajeni z dodeljenimi sredstvi na podlagi 23. člena Zakona o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11,14/15 in 71/17), kot izhaja iz dopisa MGRT (št. 4100-1/2018/7 z dne 15.2.2018).

Upravičenost investicije:

Izračun ekonomske upravičenosti v DI-IP ni bil izdelan, upravičenost je bila izražena s koristmi, ki jih ni možno ovrednotiti v denarju. Izračun narejen v INV-P ne izkazuje finančne donosnosti, saj z njeno izvedbo ne bo ustvarjenih neposrednih prihodkov, izkazuje pa ekonomsko upravičenost.

2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1. Predmet investicijskega programa

Predmet investicije je ureditev dela Streliške ceste in dela Lackove ceste v Mariboru. Uredi se Streliška cesta od križišča z Ulico Pohorskega odreda do začetka vklopa v načrtovano novo križišče s Kardeljevo cesto v skupni dolžini 850 m. Lackova cesta se uredi na odseku od priključitve na obstoječe krožišče do predvidenega krožišča z Ulico Pohorskega odreda v skupni dolžini 180 m.

2.2. Cilji investicije

Cilji projekta so:

- izboljšanje tehničnih elementov objekta,
- izboljšanje pretočnosti prometa,
- izboljšanje prometne varnosti s poudarkom na zagotavljanju prometne varnosti pešcem in kolesarjem,
- ohranjanje povezave,
- izboljšanje stanja okolja.

Ureditev obsega:

- ureditev/rekonstrukcijo Streliške ceste v dolžini 850 m z ureditvijo kolesarske in pešpoti,
- ureditev/rekonstrukcijo Lackove ceste v dolžini 180 m z ureditvijo kolesarske in pešpoti,
- izgradnja štirikrakega križišča Lackove ceste, Streliške ceste in Ulice Pohorskega odreda,
- izgradnja križišča Streliške ceste in Radvanjske ceste,
- izgradnja priključka Ulice Pohorskega odrede,
- ureditev odvodnje,
- protihrupna zaščita ob Lackovi cesti (samo temelji, izvedba sicer predmet del Zahodne obvoznice)
- postavitve prometne opreme in javne razsvetljave,
- krajinsko ureditev okolice,
- zaščita, prestavitve in novogradnja komunalne infrastrukture (vodovod, kanalizacija, plinovod, SN, NN in TK vodi).

2.3. 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 izhajajo iz zakonodaje in izvedbenih predpisov Republike Slovenije in sicer za področje javnega naročanja, javnih financ, načrtovanja in graditve objektov ter Odloki Mestne občine Maribor.

Za obravnavano investicijo je bila izdelana sledeča projektna in investicijska dokumentacija, ki je tudi osnova za izdelavo investicijskega programa:

- PGD in PZI »Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta, km 3+600 do km 4+840« (JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., projekt št. 333, marec 2010, dopolnitve februar 2012)

- Dokument identifikacije investicijskega projekta za projekt »Ureditev Streliške ceste« (MEA inženiring, Metka Pavčič s.p., marec 2018)

2.4. Odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta

Odgovorna oseba naročnika in investitorja je:

dr. Andrej Fištravec, župan Mestne občine Maribor

Odgovorni osebi za izdelavo investicijske dokumentacije sta:

Metka Pavčič, direktorica MEA inženiring, Metka Pavčič s.p.

Karmen Jurko, direktorica RCI – Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.

Odgovorna oseba za izvedbo investicije je:

Aleš Klinc, univ.dipl.inž.prom., Sektor za komunalno in promet Mestne občine Maribor

2.5. Predvidena organizacija in druge prvine za spremljanje učinkov investicije

Investitor naložbe je Mestna občina Maribor. Investicija bo vodena s strani strokovnih služb občine. 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 Zakonom o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18). Strokovni nadzor nad gradnjo bo potekal v skladu z določili Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17).

Finančna realizacija naložbe bo potekala v skladu z Zakonom o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11, 14/13, 101/13, 55/15, 96/15 in 13/18).

Za vodenje investicije in nadzor nad njo bodo v času gradnje skrbele strokovne službe investitorja. Za posamezne faze projekta (izdelava investicijske, lokacijske, projektne dokumentacije, nadzor ter izvedba) bodo skrbeli s strani investitorja pooblaščen in za posamezna dela ustrezno strokovno usposobljeni zunanji izvajalci.

Upravljanje objekta po izvedeni investiciji bo na osnovi koncesijske pogodbe prevzel upravljavec Nigrad d.d. Maribor.

2.6. Ocena investicijske vrednosti in predvidena finančna konstrukcija

Ocenjena vrednost investicijskih vlaganja znaša:

- stalne cene: 1.709.948,00 EUR z DDV,
- tekoče cene: 1.734.076,75 EUR z DDV.

Investicija se bo financirala z/s:

- proračunskimi sredstvi Mestne občine Maribor,
- nepovratnimi sredstvi MGRT (23. člen ZFO-1) in
- povratnimi sredstvi MGRT (23. člen ZFO-1).

Vire za izvedbo investicij posamezni financerji zagotavljajo v naslednji višini:

-
- Mestna občina Maribor: 617.113,75 EUR,
 - MGRT:
 - o nepovratna sredstva MGRT (23. člen ZFO-1): 507.531,00 EUR,
 - o povratna sredstva MGRT (23. člen ZFO-1): 609.432,00 EUR.

Predvidena dinamika financiranja, ob upoštevanju plačilnega roka je naslednja:

- že vloženo: 0,00 EUR,
- 2018: 201.901,00 EUR,
- 2019: 1.532.175,75 EUR.

2.7. Zbirni prikaz rezultatov izračuna upravičenosti

Investicija izkazuje negativno finančno in pozitivno ekonomsko sedanjo vrednost.:

- finančna interna stopnja donosa ISDf = -4,27%,
- finančna neto sedanja vrednost NSVf = -1.471.652,03 EUR,
- ekonomska interna stopnja donosa ISDe = 9,55 %,
- ekonomska neto sedanja vrednost NSVe = 735.373,98 EUR,
- količnik ekonomske relativne koristnosti B/C = 1,58.

Finančna analiza je izdelana na osnovi razlike med sedanjim stanjem in stanjem z investicijo. Investicija je finančno upravičena, ker vključuje ureja obstoječo infrastrukturo in ohranja njeno uporabnost in vrednost, a ne izkazuje finančne donosnosti, saj z njeno izvedbo ne bo ustvarjenih neposrednih prihodkov.

Ekonomska analiza je izdelana na kot koristi uporabnikov, ki jih predstavlja razlika stroškov uporabnikov pri dolgoročnem scenariju v stanju »brez investicije« (neprevoznost ceste) in stroškov pri stanju »z investicijo« (prevoznost ceste za vsa vozila).

3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, SOFINANCERJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU

3.1. Investitor

INVESTITOR PROJEKTA	
Naziv institucije:	Mestna občina Maribor
Naslov:	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Dr. Andrej Fištravec, župan
Žig in podpis:	
Telefon:	+386 2 220 10 00
Fax:	+386 2 220 10 07
E-mail:	mestna.obcina@maribor.si
TRR:	01270-0100008403
Davčna številka:	SI12709590
Matična številka:	5883369

3.2. Izdelovalec investicijske dokumentacije

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv institucije:	MEA inženiring, Metka Pavčič s.p.
Kratica institucije (če obstaja):	-
Naslov:	Vetrinjska ulica 5, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Metka Pavčič, direktorica
Žig in podpis:	
Telefon:	+386 2 250 50 00
Fax:	+386 2 250 50 01
E-mail:	metka.pavcic@mea-mb.si
TRR:	04403-0114298768
Davčna številka:	SI12551597
Matična številka:	3090922

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv institucije:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
Kratika institucije (če obstaja):	RCI d.o.o.
Naslov:	Teharska cesta 40, 3000 Celje
Odgovorna oseba:	Karmen Jurko, direktorica
Žig in podpis:	
Telefon:	+386 3 425 21 21
Fax:	+386 3 425 21 20
E-mail:	info@rci.si
TRR:	05100-8014725368
Davčna številka:	SI37987925
Matična številka:	5204925

3.3. Prihodnji upravljavec

PRIHODNJI UPRAVLJAVEC	
Naziv institucije:	NIGRAD, komunalno podjetje, d.d.
Kratika institucije (če obstaja):	NIGRAD d.d.
Naslov:	Zagrebška cesta 30, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Marko Plečko, direktor
Žig in podpis:	
Telefon:	+386 2 450 03 00
Fax:	+386 2 450 03 60
E-mail:	info@nigrad.si
TRR:	04515-0000498021
Davčna številka:	71083715
Matična številka:	5066310

Vzdrževanje javnih površin opravlja družba Nigrad d.d. na osnovi koncesijske pogodbe z Mestno občino Maribor. Vzdrževanje javnih površin zajema:

- redno letno vzdrževanje JPP,
- izvajanje zimske službe,

- barvanje talne signalizacije,
- košnja in vzdrževanje obcestnih zelenic,
- vzdrževanje drevoredov in zasaditev,
- vzdrževanje vertikalne signalizacije,
- asfalterska dela.

Nigrad tako vzdržuje okoli 800 km cest in 450 km pločnikov ter 80 stopnišč, 8 železniških prehodov, 7 mostov, 6 nadvoзов, 5 podvoзов, 2 nadhoda, 5 podhodov, 2000 opornih zidov in 2300 prepustov.

4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB

4.1. Obstoječe stanje

Streliška cesta v Mariboru, kategorizirana kot lokalna cesta (LC 243900), je pomembna cestna povezava v smeri vzhod-zahod ob južnem robu mesta Maribora. Kljub slabemu stanju je cesta izrednega pomena saj skupaj z Lackovo cesto (LC 247770) generira ves promet iz smeri vzhod-zahod do najpomembnejše mestne turistične destinacije - Mariborskega Pohorja.

Po izgradnji zahodne obvoznice Maribor (delno kategorizirana kot glavna cesta G1-1), ki se je zaključila s krožnim križiščem z Lackovo cesto, poteka po Streliški cesti ves promet proti vzhodu, v smeri proti regionalni cesti R2-430 Maribor (Ptujška) – Hoče, G1 Maribor (Tržaška cesta)-Miklavž in v nadaljevanju proti avtocestama A1 in A4.

Obstoječi cesti, tako Lackova cesta kot Streliška cesta sta v zelo slabem stanju, križišča pa nepregledna in tehnično neustrezna. Ob cestah ni kolesarskih stez, ob severni strani cest je hodnik za pešce in dotrajana javna razsvetljava.

Na voziščih se pojavljajo mrežaste razpoke in udarne jame, vidne so kolesnice.

Slika 4-1: Obstoječe stanje – Streliška cesta (pogled proti Lackovi cesti)



Vir: Google Street View

Slika 4-2: Obstoječe stanje – Streliška cesta (pogled proti Lackovi cesti)



Vir: Google Street View

Slika 4-3: Obstoječe stanje – Lackova cesta (pogled proti Streliški cesti)



Vir: Google Street View

Slika 4-4: Obstoječe stanje – Lackova cesta (pogled proti Pekram)



Vir: Google Street View

4.2. Prikaz potreb – prometne obremenitve

Streliška cesta predstavlja eno izmed najpomembnejših odsekov v cestnem omrežju mesta Maribor. Ker gre za lokalno cesto prometne obremenitve niso merjene. Na cestah, ki jih obravnavana cesta povezuje oz. so v njeni neposredni bližini in prevzema tudi del njihovih prometnih tokov, pa so v letu 2016 beležili naslednje prometne obremenitve:

- na odseku G1-1/0326 Maribor (Koroški most) – Cesta proletarskih brigad je PLDP znašal 23.877 vozil,
- na R2-430/0237 Maribor (Ptujška) – Maribor (Tržaška) je PLDP znašal 20.250 vozil.

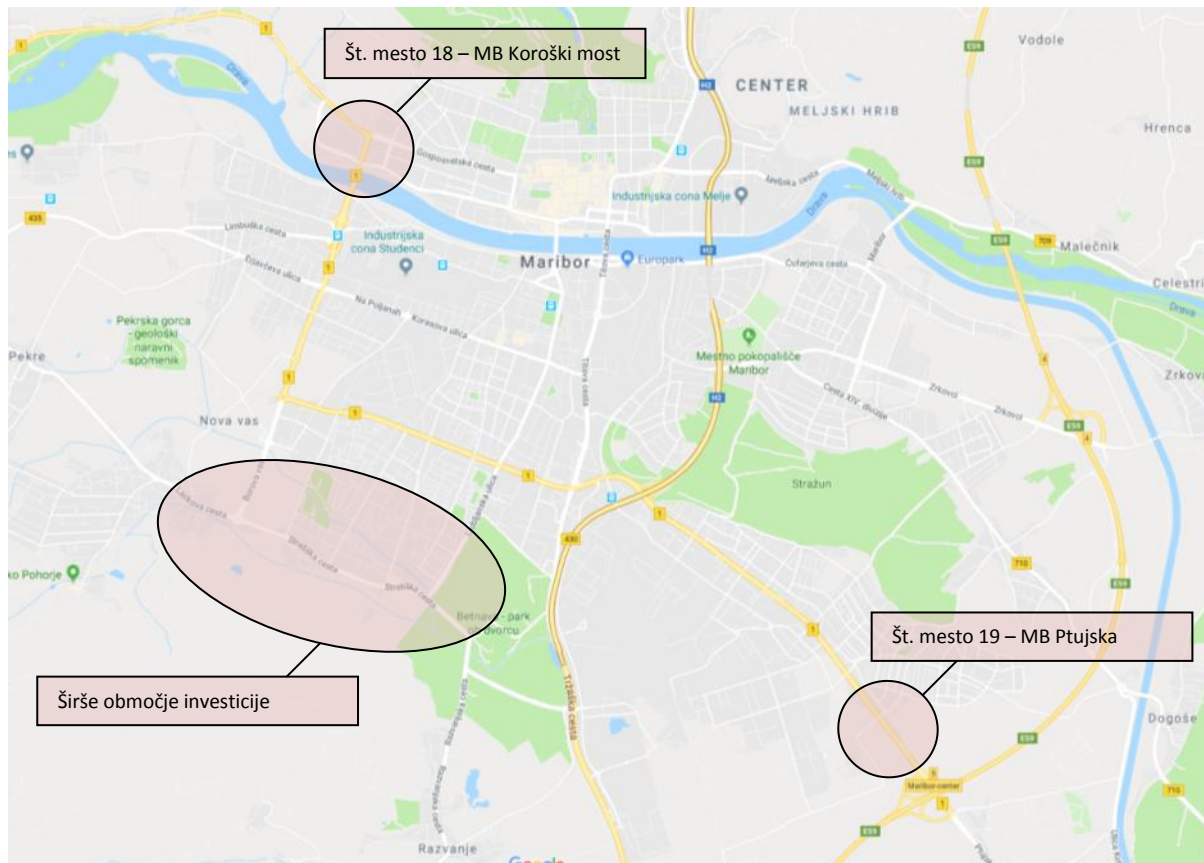
Tabela 4-1: Prikaz prometnih obremenitev na prometnem omrežju

Leto	Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Ime števnege mesta	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Tovorna vozila	Lah. tov < 3,5t	Sr. tov 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2012	G1	1	0246	MB (TRŽAŠKA) - MIKLAVŽ	MB Ptujjska	20.822	94	18.510	155	2.063	1300	258	111	99	295
2013	G1	1	0246	MB (TRŽAŠKA) - MIKLAVŽ	MB Ptujjska	20.253	89	17.984	159	2.021	1264	254	115	103	285
2014	G1	1	0246	MB (TRŽAŠKA) - MIKLAVŽ	MB Ptujjska	20.410	89	18.097	167	2.057	1302	251	117	97	290
2015	G1	1	0246	MB (TRŽAŠKA) - MIKLAVŽ	MB Ptujjska	20.282	98	17.992	164	2.028	1299	245	107	98	279
2016	G1	1	0246	MB (TRŽAŠKA) - MIKLAVŽ	MB Ptujjska	20.515	93	18.182	162	2.078	1327	252	116	90	293
Leto	Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Ime števnege mesta	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Tovorna vozila	Lah. tov < 3,5t	Sr. tov 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2012	G1	1	0326	MB (KOR. MOST - C. PROLE. BRIGAD)	MB Koroški most	24.727	128	22.946	109	1.544	1094	139	96	51	164
2013	G1	1	0326	MB (KOR. MOST - C. PROLE. BRIGAD)	MB Koroški most	23.688	120	21.963	103	1.502	1052	134	99	50	167
2014	G1	1	0326	MB (KOR. MOST - C. PROLE. BRIGAD)	MB Koroški most	23.684	114	21.861	105	1.604	1090	132	114	64	204
2015	G1	1	0326	MB (KOR. MOST - C. PROLE. BRIGAD)	MB Koroški most	23.698	132	21.857	103	1.606	1114	131	116	53	192
2016	G1	1	0326	MB (KOR. MOST - C. PROLE. BRIGAD)	MB Koroški most	23.877	112	22.060	90	1.615	1146	141	100	51	177

Vir: Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Na spodnji sliki je prikazana lokacija predvidene ureditve in prikaz števnih mest, kjer so bile izmerjene navedene prometne obremenitve.

Slika 4-5: Prikaz lokacije investicije s prikazom števnih mest z znanimi prometnimi obremenitvami



Vir: www.google.si, prikaz investitorja

4.3. Prikaz potreb – zasnova prometnega omrežja

Območje investicije leži v območju predvidene izgradnje manjkajočega dela zahodne oziroma južne¹ obvoznice.

V prvotnih načrtih oz. strokovnih podlagah Zahodne obvoznice Maribor je bila predvidena izgradnja celotne poteze od Lackove ceste do križišča na Tržaški cesti. V tem smislu so bile izdelane tudi strokovne podlage za predlog lokacijskega načrta. K tehničnim rešitvam so bila pridobljena recenzijska menja Fakultete za gradbeništvo Maribor in Fza gradbeništvo in geodezijo Ljubljana, na osnovi katerih je prišlo do sprememb tehničnih rešitev, podane so bile tudi nove kvalitetnejše dolgoročne rešitve priključevanja obvoznice na avtocestni odsek Slivnica-Pesnica. V nadaljevanju je Mestna občina Maribor zavzela stališče, da se izdelava ločen občinski prostorski načrt od krožnega križišča s podaljškom do Kardeljeve ceste, saj je izgradnja tega pododseka nujna glede na preobremenjeno Lackovo in Streliško cesto. V letu 2006 je bil izdelan lokacijski načrt, ki je tudi osnova za izdelavo projektne dokumentacije PGD in PZI »Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta, km 3+600 do km 4+840« (JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., projekt št. 333, marec 2010, dopolnitve februar 2012). Prav zaradi zapletov pri potrjevanju izbranih tehničnih rešitev, je bila že načrtovana gradnja

¹ opomba: obvoznica poteka po južnem robu mesta, a je v državnih aktih ostalo poimenovanje po prvem odseku obvoznice

državne ceste ustavljena. Kasneje tudi zaradi splošnega pomanjkanja sredstev v proračunu namenjenega za cestno infrastrukturo. Trenutno Ministrstvo za infrastrukturo pospešeno izvaja aktivnosti za pričetek gradnje podaljšanja trase Zahodne obvoznice. Po zagotovilih Ministrstva bo odsek od Lackove ceste do Kardeljeve ceste zgrajen do leta 2022². V tem trenutku so v teku odkupi zemljišč in objektov.

Glede na to, da se bo zaradi gradnje v neposredni bližini promet na že preobremenjeni Lackovi in Streliški cesti še dodatno povečal in glede na to, da mora Mestna občina Maribor sama investirati v prej omenjene objekte in naprave ter hkrati zagotoviti zaščito, predstavitev in nadgradnjo komunalne infrastrukture, je smiselno, da še pred pričetkom gradnje Zahodne obvoznice zagotovi rekonstrukcijo cest do take mere, da bo zagotovljena večja pretočnost in varnost vseh udeležencev v prometu.

² vir: <https://maribor24.si/lokalno/potrjena-trasa-zahodne-mariborske-obvoznice-koncana-naj-bi-bila-leta-2022/>

5. SKLADNOST PROJEKTA S STRATEGIJAMI IN PLANI

Predmetni projekt je skladen tako z evropskimi, državnimi, regijskimi kakor tudi lokalnimi razvojnimi strategijami oz. politikami:

- Strategijo razvoja Slovenije 2014 -2020
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do 2030
- Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 –2020
- Strategija razvoja Maribora 2030 – SRM
- Celostna prometna strategija mesta Maribor
- Regionalnim razvojnim programom Podravske razvojne regije
- Načrtom razvojnih programov Mestne občine Maribor
- Zakon o financiranju občin
- Odlokom o kategorizaciji občinskih javnih cest v Mestni občini Maribor; Medobčinski uradni vestnik, št. 1/2010

Strategija razvoja Slovenije 2014 -2020

Investicija je skladna s Strategijo razvoja Slovenije (avgust 2013 - osnutek), ki je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Investicijo lahko najdemo v prioritetenem področju »Konkurenčno gospodarstvo«, kjer je med drugim zapisano, da je treba izkoristiti in izboljšati obstoječo prometno infrastrukturo, da izboljšamo dostop do trga dela, potrošnikov in dobavnih verig za podjetja in dostopnost do večjih urbanih središč in turističnih destinacij oz. območij (povečati konkurenčnost regij/območij).

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do 2030

Strategija razvoja prometa v RS do 2030 je ključni dokument na področju razvoj prometa. Namen Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji je: prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS; pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS; zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU-sredstev v finančnem obdobju 2014 – 2020 za prometno področje; zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa.

Strategija v delu, ki obravnava vizijo razvoja prometa po področjih, navaja, da je potrebno poskrbeti za sklenjeno mrežo pločnikov in kolesarskih stez ter omogočiti prebivalcem varno pešačenje in kolesarjenje. Projekt, je predmet tega investicijskega dokumenta s spremljajočimi ureditvami prispeva k izpolnjevanju vizije.

Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 –2020

Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (december 2014) je dokument, v katerem so predstavljene prednostne osi izbranih prednostnih naložb, kamor bo Slovenija vlagala sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, z namenom doseganja nacionalnih ciljev v okviru ciljev EU 2020. Dokument je izhodišče za nadaljnja usklajevanja tako na ravni države (ministrstva in drugi deležniki), kot tudi z Evropsko komisijo. V dokumentu je v opisu prednostne osi »2.7. Izgradnja infrastrukture in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti« med drugim navedeno, da bodo ukrepi temeljili na ugotovljenih ozkih grlih in ključnih ovirah pri razvoju javne prometne infrastrukture. S tem se bo opredelilo ključne ukrepe in investicijske projekte, ki bodo prispevali k razvoju regij in gospodarstva, zagotavljali mobilnost prebivalstva ter prispevali k zdravju prebivalcev z vidika varstva okolja ter spodbujanja gibanja.

Strategija razvoja Maribora 2030 – SRM

SRM predstavlja dolgoročne strateške-razvojne smernice politike razvoja Mestne občine Maribor in hkrati predstavlja osnovo za oblikovanje bodoče srednjeročne politike na regionalni ravni v t.i. razvojni regiji Podravje.³ SRM v strateški osi X "trajnostno mesto" navaja dobro organiziranost prometa kot ključnega pomena za lokalno skupnost, predvsem zaradi manjših obremenitev okolja, pa tudi velikih časovnih prihrankov prebivalcev mesta ter ta namen kot ključne spodbude omenja vse trajnostne oblike prometa, kot so: javni prevoz, kolesarjenje, pešačenje.

Celostna prometna strategija mesta Maribor

Poti do privlačnega mesta in zadovoljen skupnosti - Celostna prometna strategija mesta Maribor (CPM) je osvežena različica končnega poročila projekta TRAMOB – izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici. Celostna prometna strategija mesta Maribor je izdelana na podlagi Smernic za pripravo celostnih prometnih strategij: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Celostna prometna strategija kot najpomembnejši izziv navaja »vzdrževanje in revitalizacijo prometne infrastrukture«.

Ne glede na to, da je predmet tega projekta prvenstveno ureditev cestne infrastrukture, bo projekt s spremljajočo ureditvijo kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce prispeval k cilju 2. stebra CPM »zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš« in 3. stebra CPM »zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu«.

Regionalni razvojni program Podravske razvojne regije

Investicija je skladna z Regionalnim razvojnimi programom Podravske razvojne regije za obdobje 2014 – 2020 (julij 2015), in sicer z enim izmed petih specifičnih ciljev področja »III. Varstvo okolja in učinkovita raba naravnih virov ter prehod na nizko-ogljeno gospodarstvo«, t.j. specifičnim ciljem »Izboljšati trajnostno prometno dostopnost regije«, v sklopu katerega se želi doseči:

- povečanje konkurenčnosti Podravja in
- krepitev razvoja strateško pomembnih središč in njihovih ekonomskih potencialov.

Načrt razvojnih programov Mestne občine Maribor

Investicija je uvrščena v Proračun Mestne občine Maribor v okviru programa 13029002 Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest, s proračunsko postavko št. 153110 Ureditev Streliške ceste.

Zakon o financiranju občin

V skladu s 21. členom Zakona o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO in 71/17) se v državnem proračunu zagotavljajo dodatna sredstva za sofinanciranje investicij v lokalno javno infrastrukturo in investicij posebnega pomena za zadovoljevanje skupnih potreb in interesov prebivalcev občine, ki so uvrščene v načrte razvojnih programov občinskih proračunov. Sredstva za sofinanciranje investicij se za vsako proračunsko leto zagotovijo v finančnih načrtih neposrednih uporabnikov državnega proračuna, pristojnih za posamezna področja, na posebnih proračunskih postavkah.

Delež dodatnih sredstev za financiranje investicij iz 21. člena se za posamezno občino določi ob uporabi formule navedene v 23. členu zakona.

Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Mestni občini Maribor; Medobčinski uradni vestnik, št. 1/2010

³ vir: Strategija razvoja Maribora 2030, marec 2012

6. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Pri obravnavani investiciji analiza tržnih možnosti ni smiselna, saj se cestna infrastruktura ne da tržiti in jo lahko uporabljajo vsi prebivalci in turisti pod enakimi pogoji.

Pretežni del koristi oziroma donosov, ki jih prinaša investicija ni mogoče ovrednotiti v denarju.

7. GRADBENO – TEHNIČNI IN TEHNOLOŠKI DEL

7.1. Vrsta investicije

Predmet investicija je izvedba rekonstrukcije javne ceste. V skladu z Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) se rekonstrukcija javne ceste izvaja kot vzdrževalna dela v javno korist.

V skladu z Uredba o klasifikaciji vrst objektov in objektih državnega pomena (Uradni list RS, št. 109/11 in 61/17 – GZ) sodi objekt v kategorijo CC-SI 21120 - lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste.

Obe cesti imata kategorizacijo lokalnih cest – Streliška cesta (LC 243900) in Lackovo cesto (LC 247770).

7.2. Strokovne osnove

Pri izdelavi investicijskega programa so bile na voljo naslednje osnove

- PZI, Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta, km 3+600 do km 4+840 ((JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., projekt št. 333, načrt. št. 333-DEV1, marec 2010) –za odsek Lackove ceste in
- projektna izhodišča MO Maribor za rekonstrukcijo Streliške ceste v povezavi z izgradnjo južne obvoznice Maribora (državni projekt Zahodna obvoznica Maribor, odsek Streliška - Kardeljeva).

7.3. Opis projekta

Izvedba investicije je predvidena v dveh etapah:

- I. etapa predstavlja ureditev Lackove ceste
- II: etapa predstavlja ureditev Streliške ceste.

V sklopu investicije se izvede:

- rekonstrukcijo Lackove ceste v dolžini 0,180 km z ureditvijo kolesarske in pešpoti,
- rekonstrukcijo Streliške ceste v dolžini 0,850 km z ureditvijo kolesarske in pešpoti,
- izgradnja štirikrakega križišča Lackove ceste, Streliške ceste in Ulice Pohorskega odreda,
- izgradnja križišča Streliške ceste in Radvanjske ceste,
- izgradnja priključka Ulice Pohorskega odrede,
- ureditev odvodnje,
- protihrupna zaščita ob Lackovi cesti (samo temelji, izvedba sicer predmet del Zahodne obvoznice)
- prometna opremo in javno razsvetljavo,
- zaporo ceste v času gradnje,
- krajinsko ureditvijo brežin,
- zaščita, prestavitev in novogradnja komunalne infrastrukture (vodovod, kanalizacija, plinovod, SN, NN in TK vodi).

V nadaljevanju je podan opis predvidenih posegov znotraj posamezne etape.

Lackova cesta – 1.etapa

Rekonstrukcija Lackove ceste na delu, ki spada v območje predvidenega križišča z Ulico Pohorskega odrede in nadaljevanje njene ureditve iz projekta že zgrajenega odseka Zahodne obvoznice (navezav na obstoječe krožno

križišče). Predvidena je prilagoditev voznih pasov, pasov za leve zavijalce in obojestranska dograditev mešane površine za pešce in kolesarje, dolžine 0,180 km z NPP 15,00.

V sklopu le tega tudi izvedba štirikrakega križišča in ureditve podaljška na Ulico Pohorskega odreda v smeri proti jugu vključno z uvozom na obstoječi bencinski servis OMW, NPP 14,75 m. Na območju posega bodo izvedene zaščite, prestavitve in nadgradnja komunalne infrastrukture (vodovod, kanalizacija, plinovod, SN, NN in TK vodi), javna razsvetljava in na severni strani Lackove ceste temelji za protihrupno ograjo. Vse načrtovane ureditve se bodo izvedle v skladu z že izdelano PGD, PZI dokumentacijo Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta, km 3+600 do km 4+840 (JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., projekt št. 333, načrt. št. 333-DEV1, marec 2010), ki je izdelana v skladu s sprejetim prostorskim aktom oz. tolerancami v okviru le tega. Glede na to, da je naveden projekt del projekta, ki se financira iz državnega proračuna, Mestna občina Maribor pa sofinancer ureditev v skladu s 47.členom Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18), po potrebnosti pred izvedbo del zagotoviti sklenitev sporazuma za sofinanciranje v katerem se predvidi delež že vloženih sredstev MO Maribor.

Predviden prečni profil Lackove ceste bo naslednji (NPP povzet po PZI):

- | | |
|--|----------------------|
| - vozni pas | 2 x 3,00 m = 6,00 m, |
| - pas za leve zavijalce | 3,00 m = 3,00 m, |
| - robni pas | 2 x 0,25 m = 0,50 m, |
| - mešana površina (kolesarji in pešci) | 2 x 2,50 m = 5,00 m, |
| - berma | 2 x 0,50 m = 1,00 m, |
| - Skupaj: | = 15,50 m. |

Streliška cesta – 2.etapa

Rekonstrukcija Streliške ceste od križišča z Ulico Pohorskega odreda do začetka vklopa v načrtovano novo križišče z Kardeljevo cesto v skupni dolžini 0,850 km s predvidenim NPP 15,00 m. V sklopu le tega tudi izvedba krožišča z Radvanjsko cesto, ureditev kolesarskih stez in pešpoti, izvedba zaščite, prestavitve in nadgradnje komunalne infrastrukture (vodovod, kanalizacija, plinovod, TK vodi) ter javne razsvetljave. Naročnik v tem trenutku še ne razpolaga s projektno dokumentacijo za načrtovano rekonstrukcijo, zato načrtuje v sklopu investicije tudi izvedbo celotne projektne dokumentacije. V prvi fazi je potrebno zagotoviti izdelavo idejne zasnove, ki mora upoštevati uskladitev načrtovane rekonstrukcije s projektom PGD, PZI dokumentacijo Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta, km 3+600 do km 4+840 (JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., projekt št. 333, načrt. št. 333-DEV1, marec 2010), saj se bo tudi Streliška cesta navezovala na načrtovano novo križišče Kardeljeve ceste. Križišče Kardeljeve ceste ni predmet te investicije (vključeno v projekt Zahodne obvoznice). V nadaljevanju (v letu 2019) pa tudi izdelavo PZI.

Predviden prečni profil Streliške ceste bo naslednji (NPP povzet po PZI):

- | | |
|--|----------------------|
| - vozni pas | 2 x 3,25 m = 6,50 m, |
| - hodnik za pešce | 1 x 1,60 m = 1,60 m, |
| - mešana površina (kolesarji in pešci) | 1 x 2,50 m = 2,50 m, |
| - berma | 1 x 0,50 m = 0,50 m, |
| - Skupaj: | = 11,10 m. |

8. ANALIZA ZAPOSLENIH

Varianta »brez investicije«

V primeru "brez investicije" se kadrovske potrebe pri upravljavcu ne spremenijo. Upravljavec že vzdržuje obravnavano območje, vendar je trenutno stanje objekta relativno slabo, zato bi bilo trenutno potrebno večje število delovnih ur za vzdrževanje predmetnih odsekov. Po izvedbi investicije se predvideva, da bo dejanska potreba po številu ur za tekoče vzdrževanje manjša ter bolj optimalna izraba delovnih strojev za tovrstne posege.

Varianta »z investicijo«

Glede na to, da se z ureditvijo ne bodo bistveno spremenile dimenzije oz. površine infrastrukture, se število zaposlenih zaradi predvidene investicije pri upravljavcu ne bo spremenilo. Vzdrževanje urejenih površin objekta bo sicer zahtevalo dodatne vzdrževalne ure dela, ki pa se bodo kompenzirala z manjšim številom ur vzdrževanja obstoječega objekta. Kumulativno tako ni pričakovati povečanega obsega del. Vsa vzdrževalna dela se bodo verjetno izvajala z obstoječimi kadrovskimi kapacitetami. V primerih, ko to ne bo mogoče, se bodo rešitve iskale z notranjo prerazporeditvijo oziroma s pomočjo podizvajalcev.

9. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

9.1. Izhodišča za izračun investicijske vrednosti

Ocena investicijskih stroškov je povzeta po:

- 1. etapa – PZI, Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta ((JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., načrt. Št. 333-DEV1, marec 2010) – samo za odsek Lackove ceste,
- 2. etapa – Izhodišča in cene na enoto mere so povzete iz PZI, Zahodna obvoznica Maribora, odsek Lackova cesta-Kardeljeva cesta (JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., načrt. Št. 333-DEV1, marec 2010),
- Pogodbeni vrednosti del za ureditev Ceste zmage – 1 sklop (pogodba št. 41001-256/2017 z dne 16.08.2017, izvajalec del Nigrad d.d.).

Glede na to, da projektna dokumentacija za 2.etapo ni na voljo, smo za pripravo ocene načrtovanih stroškov uporabili stroške izvedbe zadnjega primerljivega projekta, Ceste Zmage (gradnja zaključena v letu 2017) in projektantske ocene iz PZI projekta Zahodne obvoznice.

9.2. Investicijska vrednost – stalne cene

Vrednost investicije v stalnih cenah junij 2018 znaša 1.709.948,00 EUR z DDV in je izračunana ob upoštevanju:

- vrednosti gradbeno obrtniških del po projektantski oceni,
- vrednosti izdelave projektne dokumentacije,
- ocenjene vrednosti nadzora nad izvedbo del,
- ocenjene vrednosti investicijske in druge dokumentacije,
- ocenjene vrednosti pridobivanja zemljišč,
- 22 % davka na dodano vrednost⁴.

V investiciji je zajet tudi manjši ocenjen strošek nakupa zemljišča ali služnostnih pogodb (10.000 €), saj so zemljišča že v lasti MO Maribor. Strošek zemljišč je predviden zaradi eventualnih nepredvidenih odkupov (npr. območje križišč, prestavitve komunalne infrastrukture,...).

Tabela 9-1: Investicijska vrednost v stalnih cenah z DDV

investicijski ukrep	vrednost brez DDV	DDV	vrednost z DDV
izvedba	1.260.000,00	277.200,00	1.537.200,00
Lackova cesta - 1. etapa	135.606,56	29.833,44	165.440,00
Streliška cesta - 2. etapa	1.124.393,44	247.366,56	1.371.760,00
ostala dela	141.596,72	31.151,28	172.748,00
projektna dokumentacija	75.600,00	16.632,00	92.232,00
nadzor	37.800,00	8.316,00	46.116,00
investicijska in druga dokumentacija	20.000,00	4.400,00	24.400,00
zemljišča	8.196,72	1.803,28	10.000,00
skupaj investicija	1.401.596,72	308.351,28	1.709.948,00

*zaradi zaokroževanja lahko pri seštevkih prihaja do razlik

⁴ DDV v predmetni operaciji ni povračljiv

9.3. Investicijska vrednost – tekoče cene

Za izračun tekočih cen smo uporabili podatek o dinamiki izvedbe. Vrednost investicije po stalnih cenah junij 2018 smo povečali z uporabo ocenjenega letnega odstotka inflacije, ki znaša (UMAR, Spomladanska napoved gospodarskih gibanj 2018, marec 2018):

- leto 2018 1,8 % letno (letni indeks rasti 1,018),
- leto 2019 2,1 % letno (letni indeks rasti 1,021),
- leto 2020 2,3 % letno (letni indeks rasti 1,023).

Investicijska vrednost v tekočih cenah, ob upoštevanju predlagane dinamike investicijskih vlaganj, znaša 1.734.076,75 EUR z DDV.

Tabela 9-2: Investicijska vrednost v tekočih cenah z DDV

investicijski ukrep	vrednost brez DDV	DDV	vrednost z DDV
izvedba	1.277.990,30	281.157,86	1.559.148,16
Lackova cesta - 1. etapa	135.606,56	29.833,44	165.440,00
Streliška cesta - 2. etapa	1.142.383,74	251.324,42	1.393.708,16
ostala dela	143.384,09	31.544,50	174.928,59
projektna dokumentacija	76.636,62	16.860,06	93.496,67
nadzor	38.335,67	8.433,85	46.769,52
investicijska in druga dokumentacija	20.215,08	4.447,32	24.662,40
zemljišča	8.196,72	1.803,28	10.000,00
skupaj investicija	1.421.374,39	312.702,37	1.734.076,75

*zaradi zaokroževanja lahko pri seštevkih prihaja do razlik

9.4. Določitev upravičenih in neupravičenih stroškov

Z vidika poziva MGRT za sofinanciranje investicij iz 23. člena ZFO-1 so upravičeni stroški:

- stroški nakupa zemljišč za izvedbo investicijskega projekta, vključno z DDV, če le-ta ni povračljiv,
- stroški predhodnih študij, investicijske in projektne dokumentacije, vključno z DDV, če le-ta ni povračljiv,
- stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih del, vključno z DDV, če le-ta ni povračljiv,
- stroški gradbenega nadzora, vključno z DDV, če le-ta ni povračljiv.

Skladno z navedenim so vsi stroški predmetne investicije prepoznani kot upravičeni stroški in znašajo 1.734.076,75 EUR z DDV.

10. ANALIZA LOKACIJE Z NAVEDBO PROSTORSKIH AKTOV

Investicija se bo izvajala na območju Mestne občine Maribor.

10.1. Makrolokacija

Mestna občina Maribor kot del podravske statistične regije, je ena od 11 mestnih občin v Republiki Sloveniji. Razprostira se na 147,5 km² in ima 111.832 prebivalcev (Vir: SURS: Prebivalstvo po starosti in spolu, občine, Slovenija, polletno; podatki na dan 1. 1. 2016). Po površini se uvršča na 40. mesto med vsemi občinami v Sloveniji.

Skladom s Statutom Mestne občine Maribor (MUV, št. 10,2011 in 8/2014) je Mestna občina Maribor skupnost meščank in meščanov, občank in občanov, ki živijo v mestu Maribor in naseljih Brestrnica, Celestrina, Dogoše, Gaj nad Mariborom, Grušova, Hrastje, Hrenca, Jelovec, Kamnica, Košaki, Laznica, Limbuš, Malečnik, Maribor, 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 in Zrkovci.

Središče Mestne občine Maribor je mesto Maribor, ki je drugo največje mesto v Sloveniji. Je središče slovenske Štajerske in sedež Podravske ter vzhodno kohezijske regije.

Maribor kot gospodarsko in kulturno središče severovzhodne Slovenije ima nadvse ugodno lego ob reki Dravi, med Pohorjem, Kozjakom in Slovenskimi goricami, med Dravsko dolino in Dravskim poljem. Nahaja se na križišču pomembnih evropskih poti iz srednje v jugovzhodno Evropo ter iz zahodne srednje Evrope v Panonsko nižino. Ker leži le osemnajst kilometrov od državne meje z Avstrijo, predstavlja prag v našo državo, kot tudi na Balkan.

Je univerzitetno in metropolitansko mesto ter gospodarsko, finančno, upravno, izobraževalno, kulturno, trgovsko in turistično središče severovzhodne Slovenije. Maribor je bil Alpsko mesto leta 2000, Evropska prestolnica kulture leta 2012, Evropsko splavarsko mesto 2012 ter Evropska prestolnica mladih 2013.

V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena. Tukaj imajo sedež Univerza v Mariboru, Institut informacijskih znanosti – IZUM, Nova KBM, Zavarovalnica Maribor, SNG Maribor, Univerzitetni klinični center Maribor in Mariborska nadškofija. V mestu imajo sedež nacionalne institucije, kot so Pošta Slovenije, Slovenski podjetniški sklad, Javna agencija Republike Slovenije za energijo in Agencija za železniški promet.

Slika 10-1: Mestna občina Maribor



Vir: Spletna stran: Mestna občina Maribor

Po številu prebivalcev se med slovenskimi občinami uvršča na 2. mesto. Na kvadratnem kilometru površine Mestne občine Maribor živi povprečno 758,2 prebivalcev, kar bistveno presega gostoto naseljenosti za celo Slovenijo (101,8 prebivalec na km²); (Vir: SI STAT, stanje na dan 1. 1. 2018).

Tabela 10-1: Izbrani statistični kazalniki Mestne občine Maribor

Mestna občina Maribor	
Regija:	Podravska regija
Površina občine v km ² :	147,5
Število prebivalcev:	110.871
Gostota poseljenosti (št. preb./km ²)	751,7
Število naselij	33
Število vseh gospodinjstev	51.543
Povprečna površina naselja v km ² :	4,61
Povprečna velikost gospodinjstva:	2,1
Indeks razvojne ogroženosti* (IRO):	123,9
Koeficient razvitosti občine**	1,00

Vir: SI STAT RS: Podatkovni portal

*Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2014-2020 (Ur. List RS, št. 34/2014). Podravska regija kot ena od regij NUTS 3 v RS se v programskem obdobju 2014-2020, upošteva indeks razvojne ogroženosti, razvršča po stopnji svoje razvitosti na 9. mesto.

**V skladu z Uredbo o metodologiji za določitev razvitosti občin (Ur. list RS št. 103/15); koeficient razvitosti Mestne občine Maribor za leti 2016 in 2017 znaša, 1,00 (Vir: Ministrstvo za finance, Koeficienti razvitosti občin za leti 2016 in 2017).

10.2. Mikrolokacija

Tako Streliška, kot tudi Lackova cesta, se nahajata na severnem delu Mestne četrti Radvanje.

Slika 10-2: Lokacija mestnih četrti in krajevnih skupnosti



© Geodetska uprava RS
Vir: Mestna občina Maribor

Slika 10-3: Mikrolokacija investicije



Vir: www.google.si, RCI d.o.o.

— Streliška cesta
— Lackova cesta

Mestna četrt Radvanje je del Mestne občine Maribor in obsega naslednja območja: Zg. Radvanje, Sp. Radvanje, Borova vas.

Meje mestne četrti so: na severu Mestna četrt Studenci, na zahodu Krajevna skupnost Pekre, na severu-vzhodu Mestna četrt Nova vas in Mestna četrt Tabor, na jugo-vzhodu Krajevna skupnost Razvanje in na jugu Občino Hoče

Radvanje je mestna četrt s približno 8 tisoč prebivalcev. Teritorij obsega okrog 760 ha in meri v obsegu približno 16 km. Radvanje zavzema območje obdravske ravnine jugovzhodno od Maribora. Nekoč tri stare vasi pod Pohorjem – Spodnje Radvanje, Zgornje Radvanje in Nova vas (Borova vas) – so danes enotna naselbina in sestavni del mesta Maribor.

Bližina Pohorja in krajevna navezanost nanj sta zaščitni znak Radvanja. Naselje je postalo eden najbolj priljubljenih in urejenih predelov Maribora. Kraj je urejen pretežno kot turistična destinacija, v kateri je našlo in izkoristilo svojo priložnost poleg gostinskih tudi veliko obrtniških in storitvenih dejavnosti.

Stanovanjski bloki, turistični objekti, športna igrišča, vrstne ali pa individualne hiše hitro izpodrivajo že redke, skoraj osamljene kmetije. Večina današnjih prebivalcev je priseljena

10.3. Prostorski akti

Na območju investicije veljajo naslednji prostorski akti:

- Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986-2000 (MUV št. 1/86, 16/87, 19/87),
- Odlok o družbenem planu Mesta Maribor za obdobje 1986-1990 (MUV št. 12/86, 20/88, 3/89, 2/90, 3/90, 16/90, 7/92),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor (MUV št. 7/93, 8/93, 8/94, 5/96, 6/96, 27/97, 6/98, 11/98, 26/98, 11/00, 2/01, 23/02, 28/02, 19/04, 25/04, 8/08, 17/10, tehnični popravek MUV št. 17/09 in Ur.l. RS št. 72/04, 73/05, 9/07, 27/07, 36/07, 111/08)
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV št. 19/06, 01/07, 5/07, 01/08 – obv. razlaga, 05/08 – obv. razlaga, 14/08, 15/08, 17/09 - popravek, 26/09, 30/09 - sklep, 16/10 – obv. razlaga, 02/11 – obv. razlaga, 04/11 in 12/11).

11. ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE

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).

11.1. Vplivi na okolje v času gradnje

Vplivi na okolje, ki so vezani na izvedbo omenjene investicije, bodo časovno omejeni in se bodo pojavili le med gradnjo prometnice. Pričakujemo predvsem naslednje vplive:

- onesnaženje zraka predvsem s prašnimi delci zaradi gradbenih del in emisije izpušnih plinov zaradi obratovanja gradbenih strojev in tovornih vozil,
- povečana emisija hrupa zaradi obratovanja gradbenih strojev in povečanega prometa s tovornimi vozili,
- povečan promet tovornih vozil na območju gradnje,
- občasno delno oviran promet na območju gradnje.

Vsi ti negativni vplivi se bodo pojavljali samo v času gradnje ter bodo samo začasno vplivali na okolje. Za zmanjšanje vplivov med gradnjo je potrebno predvideti tehnične rešitve z organizacijo gradnje in gradbišča, s katerimi bo mogoče zmanjšati negativne vplive na okolje med gradnjo.

11.2. Vplivi na okolje v času obratovanja

Vplivi predvidene ureditve na okolje v času uporabe prometnice bodo opazni predvsem s stališča zmanjšanja negativnih vplivov na okolje, z zmanjšanjem emisij izpušnih plinov v okolje in zmanjšanjem hrupa. Hkrati pa bo imela investicija pozitiven vpliv na povečanje prometne varnosti pešcev in kolesarjev.

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

12. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM AKTIVNOSTI IN ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA

12.1. Časovni načrt s popisom aktivnosti

Planirano zaporedje izvedenih aktivnosti po načrtih investitorja je prikazano v spodnji tabeli.

Začetek prve etape, t.j. ureditve Lackove ceste, je predviden v oktobru 2018, zaključek le-te pa v decembru 2018. Ureditev Streliške ceste, kot druge etape investicije, je predvidena med junijem 2019 in novembrom 2019.

Dokumentacija za 1. etapo je že na voljo.

Vsa potrebna dokumentacija za 2. etapo bo izdelana v letih 2018 in 2019. Vsa preostala potrebna zemljišča bodo pridobljena v letu 2018.

Investicijska dokumentacija je bila izdelana v letu 2018 (DI-IP in INV-P).

Tabela 12-1: Terminski plan

	investicijski ukrep	že vloženo	I. kvartal 2018	II. kvartal 2018	III. kvartal 2018	IV. kvartal 2018	I. kvartal 2019	II. kvartal 2019	III. kvartal 2019	IV. kvartal 2019
1.	izvedba									
1.1.	Lackova cesta - 1. etapa									
1.2.	Streliška cesta - 2. etapa									
2.	ostala dela									
2.1.	projektna dokumentacija - 2. etapa									
2.2.	nadzor									
2.3.	investicijska in druga dokumentacija									
2.4.	zemljišča									
3.	zaključek investicije									

12.2. Organizacija vodenja projekta

Investitor naložbe je Mestna občina Maribor. Investicija bo vodena s strani strokovnih služb občine. 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 Zakonom o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18). Strokovni nadzor nad gradnjo bo potekal v skladu z določili Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17).

Finančna realizacija naložbe bo potekala v skladu z Zakonom o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11, 14/13, 101/13, 55/15, 96/15 in 13/18).

Izvedba investicije zajema:

- izvedbo pripravljanih aktivnosti za izvedbo projekta (potrebna dokumentacija in dovoljenja),
- izvedbo predvidenih tehničnih ureditev do pridobitve uporabnega dovoljenja,
- spremljanje investicije v času njene izvedbe in uporabe.

V izvajanja teh nalog bodo investitorji vključevali zunanje izvajalce, in sicer:

- izbranega nosilca izdelave projektne dokumentacije,
- izbranega nosilca izdelave investicijske dokumentacije,
- izbranega nosilca gradbenega nadzora,
- izbranega nosilca izvedbe načrtovanih del ter
- nosilca upravljanja z operacijo v času njene uporabe.

Organizacija izvajanja investicije bo potekala po projektne principu. Skupina za izvedbo investicije se bo v času njenega izvajanja prilagajala vsebini in značaju aktivnosti. V skupino za izvajanje se bodo vključevali imenovani in izbrani nosilci njihovega izvajanja. Vsak član skupine bo dobil svojo zadolžitev glede na svojo strokovnost in delovne izkušnje.

Za vodenje investicije in nadzor nad njo bodo v času gradnje skrbele strokovne službe investitorja. Za posamezne faze projekta (izdelava investicijske, lokacijske, projektne dokumentacije, nadzor ter izvedba) bodo skrbeli s strani investitorja pooblaščen, za posamezna dela ustrezno strokovno usposobljeni zunanji izvajalci.

Organizacija izvajanja operacije bo potekala po projektne principu. Skupina za izvedbo operacije se bo v času njenega izvajanja prilagajala vsebini in značaju aktivnosti. V skupino za izvajanje operacije se bodo vključevali imenovani in izbrani nosilci njihovega izvajanja. Vsak član skupine bo dobil svojo zadolžitev glede na svojo strokovnost in delovne izkušnje.

V času izvedbe del se bo tekoče izvajala koordinacija med izvajalcem del, gradbenim nadzorom in vodjem izvedbe operacije. Ta koordinacija se bo izvajala v gradbenem dnevniku in na operativnih sestankih – koordinacija tehnične izvedbe. O sestankih se pripravi zapis. Odstopanja od plana tehnične izvedbe se ugotavlja na podlagi poročila izvajalca. Projektna skupina ugotavlja razloge za odstopanja ter možne rešitve z uskladitvijo izvedbe.

V poročilu o odstopanjih mora biti naveden vpliv le-teh na tehnično izvedbo (kvaliteta), na roke izvedbe in na vrednost operacije. Predlagane ukrepe projektne skupine potrdi pristojna služba in po potrebi tudi pristojni organ investitorja. Na zaključku tehnične izvedbe operacije se pristopi k tehničnemu pregledu (skladnost izvedbe operacije s projektno dokumentacijo, gradbenim dovoljenjem oz. odločbo za neomejeno uporabo ceste v

skladu s 18.členom Zakona o cestah ter s predpisi) ter h kvalitativnem prevzemu operacije. S kvalitativnim prevzemom operacije bo opravljen pregled kvalitete opravljenih del. Kvalitativni prevzem se opravi zapisniško, v zapisnik pa se vnesejo tudi vse ugotovljene pomanjkljivosti in roke za njihovo odpravo. Najkasneje v 30 dneh po zaključku gradnje se izdela končno poročilo. Končno poročilo se posreduje pristojnemu organu investitorja.

Nadzor nad izvajanjem projektnih aktivnosti (kvaliteta, roki, porabljena sredstva) izvaja skrbnik projekta, ki po potrebi takoj obvesti odgovorne delavce investitorja o odstopanjih in o potrebnih ukrepih za izvedbo operacije.

Z izvedbo nameravane investicije ne bo ustvarjenih novih neposrednih delovnih mest.

Upravljanje objekta po izvedeni investiciji bo na osnovi koncesijske pogodbe prevzel upravljavec Nigrad d.d. Maribor.

13. NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

13.1. Finančni viri

Investicija se bo financirala iz sredstev Proračuna Mestne občine Maribor in nepovratnih ter povratnih sredstev Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo.

V letih 2018 in 2019 bo občina koristila sredstva, dodeljena na podlagi 23. člena Zakona o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUUJFO in 71/17; v nadaljevanju ZFO-1) (MGRT; dopis št. 4100-1/2018/7 z dne 15. 2. 2018). Na podlagi 23. člena ZFO-1 so določeni deleži sredstev občin za sofinanciranje investicij v letih 2018 in 2019. Deleži so izračunani skladno s 23. členom ZFO-1 in 56. členom Zakona o izvrševanju proračunov RS za leti 2018 in 2019, ki jih je objavilo Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo dne 6. 2. 2018. V skladu s 3. odstavkom 23. člena Zakona o financiranju občin (Ur. list RS, št. 123/06 s spremembami in dopolnitvami – ZFO-1) in obvestilom, ki ga je prejela Mestna občina Maribor s strani Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo, je občina upravičena do razpoložljivih sredstev za sofinanciranje občinskih investicij v okviru razpoložljivih nepovratnih in povratnih sredstev v višini:

- V letu 2018:
 - o 511.595 EUR nepovratnih sredstev,
 - o 511.595 EUR povratnih sredstev,
- V letu 2019:
 - o 507.531 EUR nepovratnih sredstev,
 - o 507.531 EUR povratnih sredstev,

Obrestna mera kredita je 0,0 % (brez EURIBOR), moratorij za vračanje kredita je eno (1) leto, ter odplačilna doba 9 let (1+9) z možnostjo predčasnega vračila kredita. Kredit se vrača v dveh letnih anuitetah, prva anuiteta zapade v plačilo 15.03. proračunskega leta in druga anuiteta 15.09. proračunskega leta. Krediti pridobljeni v letu 2018, zapadejo v vračilo leta 2020, krediti pridobljeni v letu 2019, pa zapadejo v vračilo leta 2021 (delež sredstev občin za sofinanciranje investicij v letih 2018 in 2019, RS, MGRT, št. 4100-1/2018/7 z dne 15.02.2018)

Občina bo na podlagi:

- sprejetega INV-P,
- na javnem razpisu doseženih pogodbenih vrednosti z izbranimi izvajalci,

zagotovila tudi uskladitev NRP pri pripravi rebalansa proračuna ter tako zagotovila potrebna lastna sredstva za izvedbo investicije.

13.2. Dinamika investicijskih vlaganj in potrebnih finančnih virov

Skladno s predvideno dinamiko izvajanja del na projektu je izdelana tabela dinamike investicijskih vlaganj in tabela denarnega toka projekta.

Tabela 13-1: Dinamika investicijskih vlaganj – stalne cene (z DDV)

	investicijski ukrep	že vloženo	I. kvartal 2018	II. kvartal 2018	III. kvartal 2018	IV. kvartal 2018	I. kvartal 2019	II. kvartal 2019	III. kvartal 2019	IV. kvartal 2019	Skupaj stalne cene
1.	izvedba	0,00	0,00	0,00	0,00	165.440,00	0,00	0,00	1.234.584,00	137.176,00	1.537.200,00
1.1.	Lackova cesta					165.440,00					165.440,00
1.2.	Streliška cesta								1.234.584,00	137.176,00	1.371.760,00
2.	ostala dela	0,00	0,00	0,00	23.190,00	13.271,00	39.816,80	47.425,20	36.760,50	12.284,50	172.748,00
2.1.	projektna dokumentacija				13.190,00		31.616,80	47.425,20			92.232,00
2.2.	nadzor					5.271,00			36.760,50	4.084,50	46.116,00
2.3.	investicijska in druga dokumentacija				3.000,00	5.000,00	8.200,00			8.200,00	24.400,00
2.4.	zemljišča				7.000,00	3.000,00					10.000,00
3.	skupaj investicija	0,00	0,00	0,00	23.190,00	178.711,00	39.816,80	47.425,20	1.271.344,50	149.460,50	1.709.948,00
4.	skupaj investicija po letih	0,00	201.901,00				1.508.047,00				

*zaradi zaokroževanja lahko pri seštevkih prihaja do razlik

Tabela 13-2: Dinamika investicijskih vlaganj – tekoče cene

	investicijski ukrep	že vloženo	I. kvartal 2018	II. kvartal 2018	III. kvartal 2018	IV. kvartal 2018	I. kvartal 2019	II. kvartal 2019	III. kvartal 2019	IV. kvartal 2019	Skupaj tekoče cene
1.	izvedba	0,00	0,00	0,00	0,00	165.440,00	0,00	0,00	1.254.337,34	139.370,82	1.559.148,16
1.1.	Lackova cesta					165.440,00					165.440,00
1.2.	Streliška cesta								1.254.337,34	139.370,82	1.393.708,16
2.	ostala dela	0,00	0,00	0,00	23.190,00	13.271,00	40.453,87	48.184,00	37.348,67	12.481,05	174.928,59
2.1.	projektna dokumentacija				13.190,00		32.122,67	48.184,00			93.496,67
2.2.	nadzor					5.271,00			37.348,67	4.149,85	46.769,52
2.3.	investicijska in druga dokumentacija				3.000,00	5.000,00	8.331,20			8.331,20	24.662,40
2.4.	zemljišča				7.000,00	3.000,00					10.000,00
3.	skupaj investicija	0,00	0,00	0,00	23.190,00	178.711,00	40.453,87	48.184,00	1.291.686,01	151.851,87	1.734.076,75
4.	skupaj investicija po letih	0,00	201.901,00				1.532.175,75				

*zaradi zaokroževanja lahko pri seštevkih prihaja do razlik

13.3. Struktura finančnih virov

Upoštevaje navedeno v predhodnih poglavjih je predvidena finančna struktura sledeča:

Tabela 13-3: Struktura finančnih virov (tekoče cene z DDV)

viri financiranja	že vloženo	2018	2019	skupaj
Mestna občina Maribor	0,00	100.000,00	517.113,75	617.113,75
MGRT	0,00	101.901,00	1.015.062,00	1.116.963,00
<i>MGRT - povratna sredstva</i>	<i>0,00</i>	<i>101.901,00</i>	<i>507.531,00</i>	<i>609.432,00</i>
<i>MGRT - nepovratna sredstva</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>507.531,00</i>	<i>507.531,00</i>
skupaj	0,00	201.901,00	1.532.175,75	1.734.076,75

14. FINANČNA ANALIZA

Projekt ne ustvarja prihodkov (uporabniki ne plačujejo mostnine), zato projektu ne moremo pripisati finančne donosnosti.

V ekonomski dobi projekta nastajajo le stroški vzdrževanja, ki so naslednji:

- zimska služba,
- redno vzdrževanje objekta in ceste,
- redno vzdrževanje in zamenjava prometne signalizacije.

Vzdrževanje objektov in cest je v osnovi vzdrževanje prometnega sistema, ki mora s sprejemljivimi stroški omogočiti ohranitev cestne mreže.

Z rednim vzdrževanjem objektov in cest omogočamo njihovo uporabnost, z obnavljanjem pa njihovo ohranjanje.

Na osnovi izkustvenih ocen in podatkov o stroških vzdrževanja državne cestne infrastrukture ocenjujemo, da bo povprečen letni strošek vzdrževanja urejene prometnice znašal 3.500 EUR.

Vhodni podatki za finančno analizo so sledeči:

- investicijska vrednost, kot je prikazana v poglavju 9. Ocena vrednosti projekta,
- povprečen strošek vzdrževanja prometnice v višini 3.500 EUR/leto,
- predpostavka, da se bodo stroški vzdrževanja po investiciji povečevali za 0,5%/letno,
- opazovano (referenčno) obdobje projekta je 30 let (2018-2047),
- življenjska doba projekta, ob upoštevanju amortizacijske dobe, znaša 40,00 let – 2,5% letna amortizacija,
- prvo polno leto uporabe objekta je leto 2020,
- ostanek vrednosti projekta v zadnjem letu referenčnega obdobja je neamortizirana vrednost objekta,
- upoštevana je 4 % diskontna stopnja.

Ostanek vrednosti ob upoštevanju 2,5% letne amortizacije znaša 536.575 EUR, kot je prikazano v spodnji tabeli.

Tabela 14-1: Izračun ostanka vrednosti

Leto	Letna amortizacija	Ostanek vrednosti
2018	0	0
2019	0	0
2020	0	1.734.077
2021	43.352	1.690.725
2022	43.352	1.647.373
2023	43.352	1.604.021
2024	43.352	1.560.669
2025	43.352	1.517.317
2026	43.352	1.473.965
2027	43.352	1.430.613
2028	43.352	1.387.261
2029	43.352	1.343.909

2030	43.352	1.300.558
2031	43.352	1.257.206
2032	43.352	1.213.854
2033	43.352	1.170.502
2034	43.352	1.127.150
2035	43.352	1.083.798
2036	43.352	1.040.446
2037	43.352	997.094
2038	43.352	953.742
2039	43.352	910.390
2040	43.352	867.038
2041	43.352	823.686
2042	43.352	780.335
2043	43.352	736.983
2044	43.352	693.631
2045	43.352	650.279
2046	43.352	606.927
2047	43.352	563.575

Upošteva je predhodno navedeno so vrednosti finančnih kazalnikov, ki jih dosega predmetna investicija naslednji:

- finančna stopnja donosnosti ISDf = -4,27 %
- finančna neto sedanja vrednost NSVf= -1.471.652,03 EUR.

Tabela 14-2: Denarni tok projekta

VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR)						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški v stalnih cenah	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	že vloženo	0	0	0	0	0
1	2018	201.901	0	0	0	-201.901
2	2019	1.508.047	0	0	0	-1.508.047
3	2020	0	3.500	0	0	-3.500
4	2021	0	3.518	0	0	-3.518
5	2022	0	3.535	0	0	-3.535
6	2023	0	3.553	0	0	-3.553
7	2024	0	3.571	0	0	-3.571
8	2025	0	3.588	0	0	-3.588
9	2026	0	3.606	0	0	-3.606
10	2027	0	3.624	0	0	-3.624
11	2028	0	3.642	0	0	-3.642
12	2029	0	3.661	0	0	-3.661
13	2030	0	3.679	0	0	-3.679
14	2031	0	3.697	0	0	-3.697
15	2032	0	3.716	0	0	-3.716
16	2033	0	3.734	0	0	-3.734
17	2034	0	3.753	0	0	-3.753
18	2035	0	3.772	0	0	-3.772
19	2036	0	3.791	0	0	-3.791
20	2037	0	3.810	0	0	-3.810
21	2038	0	3.829	0	0	-3.829
22	2039	0	3.848	0	0	-3.848
23	2040	0	3.867	0	0	-3.867
24	2041	0	3.886	0	0	-3.886
25	2042	0	3.906	0	0	-3.906
26	2043	0	3.925	0	0	-3.925
27	2044	0	3.945	0	0	-3.945
28	2045	0	3.965	0	0	-3.965
29	2046	0	3.985	0	0	-3.985
30	2047	0	4.005	0	563.575	559.570
	Skupaj	1.709.948	104.911	0	563.575	-1.251.284
					NSVf	-1.471.652,03
					ISDf	-4,27%

DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	že vloženo	0	0	0	0	0
1	2018	194.136	0	0	0	-194.136
2	2019	1.394.274	0	0	0	-1.394.274
3	2020	0	3.111	0	0	-3.111
4	2021	0	3.007	0	0	-3.007
5	2022	0	2.906	0	0	-2.906
6	2023	0	2.808	0	0	-2.808
7	2024	0	2.713	0	0	-2.713
8	2025	0	2.622	0	0	-2.622
9	2026	0	2.534	0	0	-2.534
10	2027	0	2.448	0	0	-2.448
11	2028	0	2.366	0	0	-2.366
12	2029	0	2.286	0	0	-2.286
13	2030	0	2.210	0	0	-2.210
14	2031	0	2.135	0	0	-2.135
15	2032	0	2.063	0	0	-2.063
16	2033	0	1.994	0	0	-1.994
17	2034	0	1.927	0	0	-1.927
18	2035	0	1.862	0	0	-1.862
19	2036	0	1.799	0	0	-1.799
20	2037	0	1.739	0	0	-1.739
21	2038	0	1.680	0	0	-1.680
22	2039	0	1.624	0	0	-1.624
23	2040	0	1.569	0	0	-1.569
24	2041	0	1.516	0	0	-1.516
25	2042	0	1.465	0	0	-1.465
26	2043	0	1.416	0	0	-1.416
27	2044	0	1.368	0	0	-1.368
28	2045	0	1.322	0	0	-1.322
29	2046	0	1.278	0	0	-1.278
30	2047	0	1.235	0	173.761	172.526
	Skupaj	1.588.410	57.003	0	173.761	-1.471.652

15. EKONOMSKA ANALIZA

Analiza stroškov in koristi projekta je izdelana v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016). Pri pripravi le-te so upoštevane Smernice EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020).

Učinkovitost investicijskega projekta, ki ne izkazuje finančne donosnosti, lahko ugotovljamo le z ekonomskimi merili. Za predmetni projekt (prometnico) ni mogoče uporabiti vrednotenja z OPCOST-om, ki je programski paket in standardno uveljavljeno orodje za merjenje cenovnih razmerij med naložbo v cestni infrastrukturni projekt in koristmi uporabnikov, kot njeno posledico.

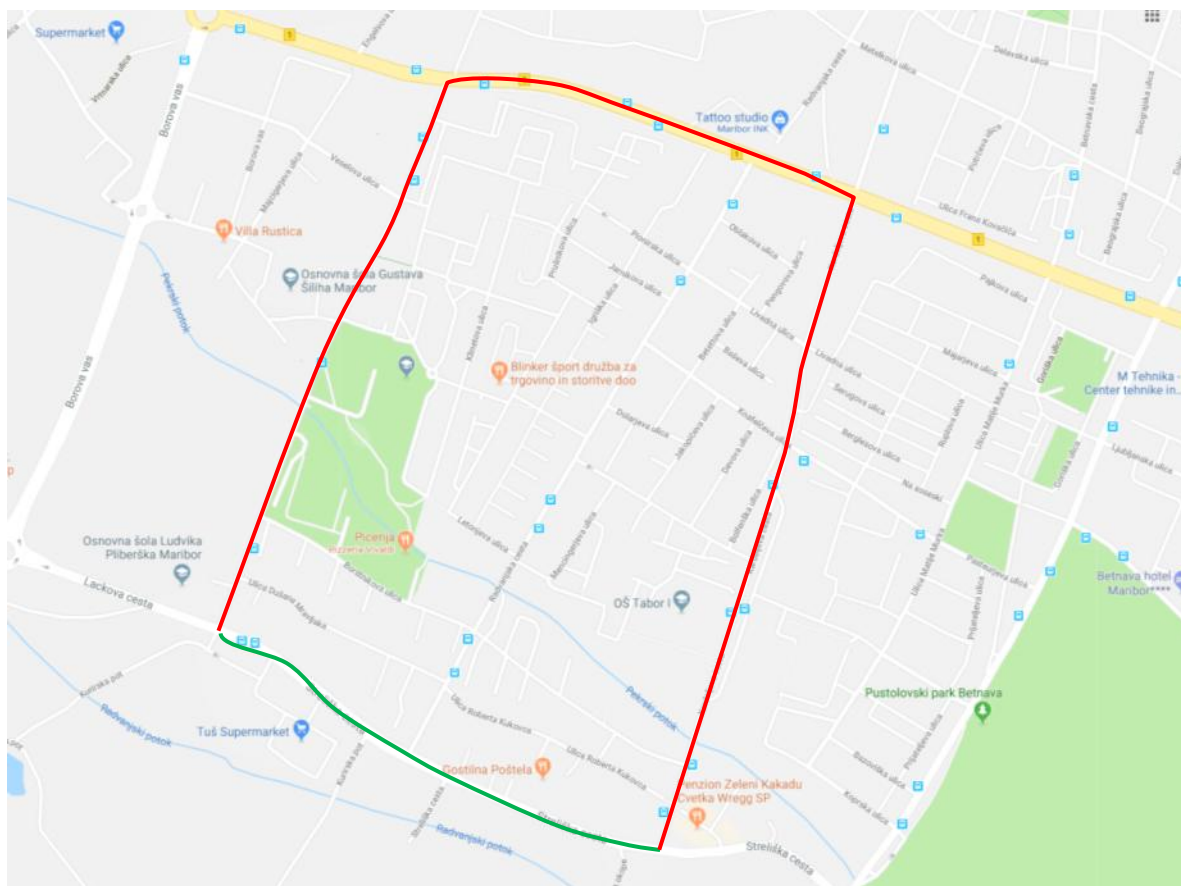
Za izračun ekonomskih koristi smo uporabili analizo stroškov in koristi. Izračun koristi uporabnikov predstavlja razlika stroškov uporabnikov pri stanju »brez investicije« (neprevoznost odseka) in stroškov pri stanju »z investicijo« (prevoznost odsejaza vsa vozila). V primeru potrebne uporabe alternativne poti imajo uporabniki dodatne stroške zaradi podaljšanja časa, ki ga porabijo za vožnjo po alternativni trasi. Ti stroški so ocenjeni na 7,15 EUR na vsako uro vožnje.

Predmetno investicijo smo analizirali glede na stroške uporabnikov v primeru obvoza zaradi zaprtja prometnice. Zaprtje smo predpostavili zaradi dejstva, da če prometnice ne saniramo, bo sčasoma poškodovana do te mere, da ne bo primerna za odvijanje prometa.

Vsaka alternativa pomeni za uporabnike cest podaljšanje poti, kar vpliva na povečanje stroškov uporabnikov cest. To pomeni, da vsako zmanjšanje funkcionalnosti ceste, ki povzroči podaljšanje poti poveča stroške. Kot alternativna pot je privzeta najkrajša povezava s podobnimi karakteristikami cestne infrastrukture.

Za potrebe izračuna smo predvideli, da bi predlagano alternativno pot uporabilo 1.500 vozil dnevno.

Slika 15-1: Obstoječa in alternativna pot



Vir: www.google.si, RCI d.o.o.

— obstoječa trasa
— alternativna trasa

Tabela 15-1: Izračun ekonomskih koristi – vhodni podatki

obstoječa	PLDP	dolžina	vozila na km	hitrost - km/h	skupen porabljen čas - h	porabljen čas na vozilo - h/voz
osebni avtomobili	1.500 vozil	1,03 km	1.545,00	50,00	30,90	0,02
alternativna	PLDP	dolžina	vozila na km	hitrost - km/h	skupen porabljen čas - h	porabljen čas na vozilo - h/voz
osebni avtomobili	1.500 vozil	2,9 km	4.350,00	50,00	87,00	0,06

Tabela 15-2: Izračun ekonomskih koristi – letne koristi

	Obstoječa pot				Alternativna pot				Razlika (koristi)
	Vozila/km	ure/dan	ure/leto	EUR/leto	Vozila/km	ure/dan	ure/leto	EUR/leto	EUR/leto
Letne koristi	1.545	30,90	11.279	80.641	4.350	87,00	31.755	227.048	146.407

Ekonomske kazalce upravičenosti investicije smo izračunali na osnovi ekonomskega toka investicije, ki je izdelan na podlagi vhodnih podatkov:

- vrednost investicije brez DDV,
- upravičevali smo stroške uporabnikov (vse brez dajatev),
- upoštevali smo ostanek vrednosti investicije brez DDV,

- upoštevali smo 5 % ekonomsko diskontno stopnjo.

Vrednosti ekonomskih kazalnikov so:

- ekonomska stopnja donosnosti znaša ISDe = 9,55 %,
- ekonomska neto sedanja vrednost NSVe = 735.373,98 EUR,
- količnik ekonomske relativne koristnosti B/C = 1,58.

Tabela 15-3: Ekonomski tok projekta

VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR)							DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)						
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški v stalnih cenah	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	že vloženo	0	0	0	0	0	0	že vloženo	0	0	0	0	0
2	2018	165.493	0	0	0	-165.493	2	2018	150.107	0	0	0	-150.107
3	2019	1.236.104	0	0	0	-1.236.104	3	2019	1.067.793	0	0	0	-1.067.793
4	2020	0	3.500	146.407	0	142.907	4	2020	0	2.879	120.449	0	117.570
5	2021	0	3.518	146.407	0	142.889	5	2021	0	2.756	114.714	0	111.958
6	2022	0	3.535	146.407	0	142.872	6	2022	0	2.638	109.251	0	106.613
7	2023	0	3.553	146.407	0	142.854	7	2023	0	2.525	104.049	0	101.524
8	2024	0	3.571	146.407	0	142.836	8	2024	0	2.417	99.094	0	96.677
9	2025	0	3.588	146.407	0	142.819	9	2025	0	2.313	94.375	0	92.062
10	2026	0	3.606	146.407	0	142.801	10	2026	0	2.214	89.881	0	87.667
11	2027	0	3.624	146.407	0	142.783	11	2027	0	2.119	85.601	0	83.482
12	2028	0	3.642	146.407	0	142.765	12	2028	0	2.028	81.525	0	79.497
13	2029	0	3.661	146.407	0	142.746	13	2029	0	1.941	77.643	0	75.701
14	2030	0	3.679	146.407	0	142.728	14	2030	0	1.858	73.945	0	72.087
15	2031	0	3.697	146.407	0	142.710	15	2031	0	1.779	70.424	0	68.646
16	2032	0	3.716	146.407	0	142.691	16	2032	0	1.702	67.071	0	65.368
17	2033	0	3.734	146.407	0	142.673	17	2033	0	1.629	63.877	0	62.248
18	2034	0	3.753	146.407	0	142.654	18	2034	0	1.560	60.835	0	59.276
19	2035	0	3.772	146.407	0	142.635	19	2035	0	1.493	57.938	0	56.446
20	2036	0	3.791	146.407	0	142.616	20	2036	0	1.429	55.179	0	53.751
21	2037	0	3.810	146.407	0	142.597	21	2037	0	1.367	52.552	0	51.184
22	2038	0	3.829	146.407	0	142.578	22	2038	0	1.309	50.049	0	48.740
23	2039	0	3.848	146.407	0	142.559	23	2039	0	1.253	47.666	0	46.413
24	2040	0	3.867	146.407	0	142.540	24	2040	0	1.199	45.396	0	44.197
25	2041	0	3.886	146.407	0	142.521	25	2041	0	1.148	43.234	0	42.087
26	2042	0	3.906	146.407	0	142.501	26	2042	0	1.098	41.176	0	40.077
27	2043	0	3.925	146.407	0	142.482	27	2043	0	1.051	39.215	0	38.163
28	2044	0	3.945	146.407	0	142.462	28	2044	0	1.006	37.347	0	36.341
29	2045	0	3.965	146.407	0	142.442	29	2045	0	963	35.569	0	34.606
30	2046	0	3.985	146.407	0	142.422	30	2046	0	922	33.875	0	32.953
30	2047	0	4.005	146.407	496.984	639.386	30	2047	0	927	33.875	114.991	147.940
	Skupaj	1.401.597	104.911	4.099.395	496.984	3.089.871		Skupaj	1.217.900	47.524	1.885.807	114.991	735.374

NSVe	735.373,98
ISDe	9,55%
B/C	1,58

16. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

16.1. Analiza občutljivosti

Pri analizi občutljivosti ugotavljamo vplive sprememb potencialnih kritičnih faktorjev na rezultate, podane v finančni analizi. Ocenjujemo, da so pri obratovanju prisotni naslednji potencialni kritični faktorji (spremenljivke):

- sprememba investicijske vrednosti,
- spremembe operativnih stroškov,
- spremembe ostanka vrednosti in
- spremembe ekonomskih koristi.

Iz rezultatov analize občutljivosti je razvidno, da je vpliv spremenljivk ob nespremenjenih ostalih pogojih sledeč:

Tabela 16-1: Analiza občutljivosti

spremenljivka	povečanje za 1%	ni spremembe	zmanjšanje za 1%
investicijska vrednost	1		1
ISD	-4,31%	-4,27%	-4,24%
EISD	9,44%	9,55%	9,66%
NSV	-1.487.536	-1.471.652	-1.455.768
ENSV	723.195	735.374	747.553
operativni stroški	1		1
ISD	-4,28%	-4,27%	-4,27%
EISD	9,55%	9,55%	9,55%
NSV	-1.472.222	-1.471.652	-1.471.082
ENSV	734.899	735.374	735.849
ostanek vrednosti	1		1
ISD	-4,24%	-4,27%	-4,31%
EISD	9,55%	9,55%	9,55%
NSV	-1.469.914	-1.471.652	-1.473.390
ENSV	735.374	735.374	735.374
ekonomske koristi	1		1
ISD	-4,27%	-4,27%	-4,27%
EISD	9,56%	9,55%	9,54%
NSV	-1.471.652	-1.471.652	-1.471.652
ENSV	736.578	735.374	734.169

Iz tabele je razvidno, da z izjemo investicijske vrednosti, nobena od ostalih primerjanih spremenljivk ni prepoznana kot kritična, saj 1% sprememba katerekoli izmed njih ne povzroči % spremembe finančnih in ekonomskih kazalnikov. 1% sprememba investicijske vrednosti povzroči od 1 do 2% spremembo finančnih in ekonomskih kazalnikov.

16.2. Analiza tveganja

V spodnji tabeli so ocenjeni možni faktorji tveganja izvedbe projektov. Za vse faktorje je podana pomembnost faktorja tveganja. Pri določanju pomembnosti je upoštevan vpliv faktorja tveganja na izvedljivost projekta v planiranem roku in doseganje kazalcev ter ciljev investicije. Pomembnost ovrednotenih faktorjev je ocenjevana s ponderjem od 1 = manj pomembna do 5 = zelo pomembno. Za vse faktorje tveganja je nato podana svoja ocena od 1 (nizko tveganje) do 5 (visoko tveganje).

Pomnožitev ocene tveganja in ponderja nam pokaže vrednost tveganja (rezultat), primerjava z maksimalnim številom točk pa stopnjo tveganja v deležu (kar nam omogoča primerjavo z drugimi projekti). Pri predmetni investiciji je največja pričakovana verjetnost tveganja povezana z morebitnimi zamudami pri izvedbi javnih naročil in preseganjem načrtovanih stroškov.

Tabela 16-2: Analiza tveganj

	pomembnost tveganja (ponder)	ocena tveganja (1 - nizko; 5 - visoko)	vrednost tveganja (ocena x ponder)
pridobitev dovoljenj in soglasij za gradnjo	5	1	5
primernost projektne rešitve	5	1	5
zamude pri javnih naročilih	3	2	6
preseganje načrtovanih stroškov	2	3	6
neustrezna kakovost izvedenih del	4	1	4
bankrot izvajalca gradnje	2	1	2
pomanjkanje finančnih virov	4	1	4
doseganje prometno-ekonomskih koristi	5	1	5
VSOTA REZULTATOV			37
maksimum	28	5	140
STOPNJA TVEGANJA			26,43%

17. ŠTUDIJA IZVEDBE INVESTICIJE

17.1. Namen, cilji in fizični kazalniki investicije

Predmet investicije

Predmet investicije je ureditev dela Streliške ceste in dela Lackove ceste.

Cilji investicije so:

- izboljšanje tehničnih elementov prometnice,
- izboljšanje prometne varnosti s poudarkom na zagotavljanju prometne varnosti pešcem in kolesarjem,
- ohranjanje povezave,
- izboljšanje stanja okolja.

Ukrepi

Specifični cilji ureditve prometnic so:

- ureditev/rekonstrukcijo Streliške ceste v dolžini 850 m z ureditvijo kolesarske in pešpoti,
- ureditev/rekonstrukcijo Lackove ceste v dolžini 180 m z ureditvijo kolesarske in pešpoti,
- izgradnja štirikrakega križišča Lackove ceste, Streliške ceste in Ulice Pohorskega odreda,
- izgradnja križišča Streliške ceste in Radvanjske ceste,
- izgradnja priključka Ulice Pohorskega odrede,
- ureditev odvodnje,
- protihrupna zaščita ob Lackovi cesti (samo temelji, izvedba sicer predmet del Zahodne obvoznice)
- postavitve prometne opreme in javne razsvetljave,
- krajinsko ureditev okolice,
- zaščita, prestavitve in novogradnja komunalne infrastrukture (vodovod, kanalizacija, plinovod, SN, NN in TK vodi).

17.2. Roki izvedbe investicije

Po sklenjeni pogodbi o sofinanciranju bo morala biti operacija izvedbeno zaključena skladno s pogodbenimi roki. Skrajna rok za predložitev zahtevkov na MGRT, za izplačil na podlagi sklenjenih pogodb, sta_

- 5.11.2018 za sredstva, odobrena in izplača v letu 2018 in
- 5.11.2019 za sredstva, odobrena in izplača v letu 2018.

Kot izvedbeni zaključek investicije se smatra:

- zaključek vseh gradbenih del, vključno s tehničnim prevzemom,
- pridobitev uporabnega dovoljenja,
- izdelava končnega obračuna investicije,
- plačilo vseh situacij, vključno z zadnjo,
- priprava končnega poročila o izvedbi projekta.

17.3. Pogoji za izvedbo investicije:

Operacija je skladna s prostorsko dokumentacijo. Zemljišča so ali bodo v lasti občine pred začetkom izvedbe projekta, oziroma mora imeti investitor na njih pravico graditi

Za izvedbo 1. etape je izdelana vsa potrebna projektna in investicijska dokumentacija. Za izvedbo 2. etape se bo dokumentacije izdelala v sklopu predlagane investicije.

Investicija se bo financirala iz sredstev Proračuna Mestne občine Maribor in nepovratnih ter povratnih sredstev Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo.

V letih 2018 in 2019 bo občina koristila sredstva, dodeljena na podlagi 23. člena Zakona o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUUJFO in 71/17; v nadaljevanju ZFO-1) (MGRT; dopis št. 4100-1/2018/7 z dne 15. 2. 2018). Na podlagi 23. člena ZFO-1 so določeni deleži sredstev občin za sofinanciranje investicij v letih 2018 in 2019. Deleži so izračunani skladno s 23. členom ZFO-1 in 56. členom Zakona o izvrševanju proračunov RS za leti 2018 in 2019, ki jih je objavilo Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo dne 6. 2. 2018. V skladu s 3. odstavkom 23. člena Zakona o financiranju občin (Ur. list RS, št. 123/06 s spremembami in dopolnitvami – ZFO-1) in obvestilom, ki ga je prejela Mestna občina Maribor s strani Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo, je občina upravičena do razpoložljivih sredstev za sofinanciranje občinskih investicij v okviru razpoložljivih nepovratnih in povratnih sredstev v višini:

- V letu 2018:
 - o 511.595 EUR nepovratnih sredstev,
 - o 511.595 EUR povratnih sredstev,
- V letu 2019:
 - o 507.531 EUR nepovratnih sredstev,
 - o 507.531 EUR povratnih sredstev,

17.4. Organizacija izvedbe operacije

Izvedba operacije zajema:

- izvedbo pripravljalnih aktivnosti za izvedbo projekta (potrebna dokumentacija in dovoljenja),
- izvedbo predvidenih tehničnih ureditev do pridobitve uporabnega dovoljenja,
- spremljanje investicije v času njene izvedbe in uporabe.

V izvajanju teh nalog bo investitor vključeval strokovne službe občine, zunanje izvajalce, in sicer:

- izbranega nosilca izdelave investicijske dokumentacije,
- izbranega nosilca gradbenega nadzora,
- izbranega nosilca izvedbe načrtovanih del ter
- nosilca upravljanja z operacijo v času njene uporabe.

Za usklajevanje izvajanju operacije ter za spremljanje izvedbe operacije je investitor imenoval skrbnika operacije – vodja projekta, ki bo opravljal naslednje naloge:

- usklajevanje vseh aktivnosti (med različnimi službami in organi investitorja ter tudi z izvajalci posameznih projektnih aktivnosti), povezanih s pripravo, izvedbo in uporabo operacije,
- sodelovanje pri pripravi projektne naloge in naročil za izvedbo pripravljalnih del,
- koordinacija in usmerjanje izvedbe pripravljalnih aktivnosti operacije,
- zagotovitev spremljanja izvedbe operacije v času njene izvedbe in uporabe,
- priprava poročil o izvajanju operacije in doseganju njenih učinkov,
- zagotovitev potrebnih sklepov.

Za usklajevanje gradbene izvedbe operacije je imenovan vodja tehnične izvedbe operacije, katerega naloge so:

- sodelovanje pri pripravi razpisa za izbor izvajalca gradbenih del,

- sodelovanje z nosilcem gradbenega nadzora pri nadzoru izvajanja operacije,
- sodelovanje z nosilci aktivnosti izvedbe investicije pri razreševanju morebitnih problemov, povezanih z gradnjo objektov,
- sodelovanje pri tehničnem pregledu ter kvalitativnem prevzemu operacije, vključno z nadzorom odprave ugotovljenih pomanjkljivosti izvedenih del,
- sodelovanje pri končnem obračunu operacije,
- sodelovanje pri pridobitvi uporabnega dovoljenja.

Organizacija izvajanja operacije bo potekala po projektnem principu. Skupina za izvedbo operacije se bo v času njenega izvajanja prilagajala vsebini in značaju aktivnosti. V skupino za izvajanje operacije se bodo vključevali imenovani in izbrani nosilci njihovega izvajanja. Vsak član skupine bo dobil svojo zadolžitev glede na svojo strokovnost in delovne izkušnje.

V času pripravljanih del se bo koordinacija izvajala s posameznimi člani projektne skupine (prostor, projekti, komunalna infrastruktura, investicijska dokumentacija...). Vso izdelano dokumentacijo bodo strokovne službe same ali v sodelovanju z zunanji strokovnimi delavci pregledale in verificirale.

V času izvedbe del se bo tekoče izvajala koordinacija med izvajalcem del, gradbenim nadzorom in vodjem izvedbe operacije. Ta koordinacija se bo izvajala v gradbenem dnevniku in na operativnih sestankih – koordinacija tehnične izvedbe. O sestankih se pripravi zapis. Skupina za tehnično izvedbo poroča pristojnim službam investitorja in skrbniku projekta vsaj vsake 3 mesece oz. po potrebi (zastoji pri izvedbi investicije, porabljen sredstva, zunanji nadzor). Odstopanja od plana tehnične izvedbe se ugotavlja na podlagi poročila izvajalca. Projektna skupina ugotavlja razloge za odstopanja ter možne rešitve z uskladitvijo izvedbe.

V poročilu o odstopanjih mora biti naveden vpliv le-teh na tehnično izvedbo (kvaliteta), roke izvedbe in na vrednost operacije. Predlagane ukrepe projektne skupine potrdi pristojna služba in po potrebi tudi pristojni organ investitorja. Na zaključku tehnične izvedbe operacije se pristopi k tehničnem pregledu (skladnost izvedbe operacije s projektno dokumentacijo, gradbenim dovoljenjem oz. odločbo za neomejeno uporabo ceste v skladu z 18.členom Zakona o javnih cestah ter s predpisi) ter k kvalitativnem prevzemu operacije. S kvalitativnim prevzemom operacije bo opravljen pregled kvalitete opravljenih del. Kvalitativni prevzem se opravi zapisniško, v zapisnik pa se vnesejo tudi vse ugotovljene pomanjkljivosti in roke za njihovo odpravo. Najkasneje v 30 dneh po zaključku gradnje se izdela končno poročilo. Končno poročilo se posreduje pristojnemu organu investitorja.

Nadzor nad izvajanjem projektnih aktivnosti (kvaliteta, roki, porabljen sredstva) izvaja skrbnik projekta, ki po potrebi takoj obvesti odgovorne delavce investitorja o odstopanjih in o potrebnih ukrepih za izvedbo operacije.

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je investitor dolžan zagotoviti:

- pripravo poročil o izvajanju investicije,
- pripravo poročil o spremljanju učinkov investicije.

Investitor mora prav tako zagotoviti:

- pripravo poročil o izvajanju in uporabi operacije,
- možnost izvajanja administrativne kontrole na kraju samem,
- revizijsko sled.

V ta namen bo skrbnik operacije zagotavljal:

- pogodbeno zahtevan način vodenja evidence o operaciji (ločeno vodenje evidence),
- spremljanje upravičenih in drugih stroškov operacije,
- spremljanje uresničevanja namena in rezultatov izvedbe operacije,
- pripravo vmesnih in končnega poročila o izvedbi investicije,
- spremljanje doseganja načrtovanih učinkov in poročanje o doseženih učinkih,
- možnost izvajanja zunanjega nadzora nad izvajanjem in uporabo operacije.