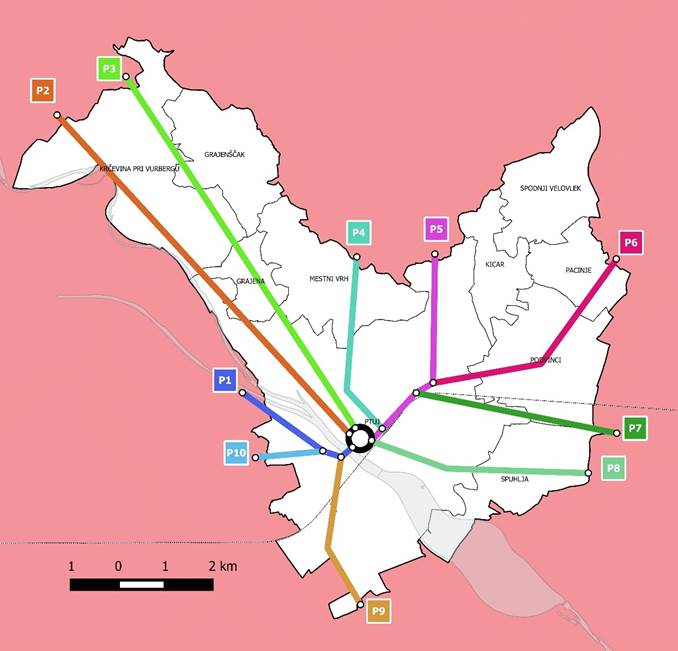
Številka: 410-299/2017

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

(NOVELACIJA 1)

**(Po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ – Uradni list RS , št. 60/2006, 54/2010, 27/2016)**

**Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj - odsek 1**



Ptuj, maj 2018

Naziv investicijskega projekta

**Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1**

Investitor:

**Mestna občina Ptuj, Mestni trg 1, 2250 PTUJ**

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

**Miran Senčar, župan**

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

**Andrej Trunk, vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti**

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

**Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti**

Izdelovalec DIIP št. 410-299/2017 (ime, priimek, podpis, žig):

**Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti**

**Tina Zamuda, višja svetovalka v Kabinetu župana**

**Elena Zupanc, višja svetovalka v Kabinetu župana**

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

**AMV PLAN, Mira Mihič Vesenjak s.p, odgovorni projektant: Aljaž Vesenjak, dipl. inž. grad.**

Bodoči upravljavec predmeta investicije:

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

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

**mag. Alen Hodnik, direktor**

**Kraj in datum izdelave dokumenta**: Ptuj, maj 2018

**KAZALO VSEBINE**

[1 Navedba investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije, upravljavca ter strokovnih sodelavcev 6](#_Toc513717178)

[1.1 Navedba investitorja 6](#_Toc513717179)

[1.2 Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije 6](#_Toc513717180)

[1.3 Navedba upravljavca 7](#_Toc513717181)

[2 RAZLOGI ZA PRIPRAVO NOVELACIJE DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA 8](#_Toc513717182)

[3 analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero 9](#_Toc513717183)

[3.1 Predstavitev občine 9](#_Toc513717184)

[3.2 Pregled in analiza obstoječega stanja 10](#_Toc513717185)

[3.3 Temeljni razlog za investicijsko namero 13](#_Toc513717186)

[4 opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami 15](#_Toc513717187)

[4.1 Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega povabila in določila ter upravičene namene 15](#_Toc513717188)

[4.2 Predmet investicije 16](#_Toc513717189)

[4.3 Namen investicije 16](#_Toc513717190)

[4.4 Cilj investicije 17](#_Toc513717191)

[4.5 Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi 18](#_Toc513717192)

[5 opis variante »z« investicijo, predstavljeni v primerjavi z alternativo »brez« investicije 21](#_Toc513717193)

[5.1 Varianta »brez« investicije 21](#_Toc513717194)

[5.2 Varianta »z« investicijo 21](#_Toc513717195)

[6 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE 22](#_Toc513717196)

[6.1 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije 22](#_Toc513717197)

[7 ocena investicijskih stroškov 27](#_Toc513717198)

[7.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah 27](#_Toc513717199)

[7.2 Navedba osnove za oceno vrednosti 28](#_Toc513717200)

[8 temeljne prvine, ki določajo investicijo 29](#_Toc513717201)

[8.1 Predhodna idejna rešitev ali študija 29](#_Toc513717202)

[8.2 Opis in grafični prikaz lokacije 29](#_Toc513717203)

[8.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe 31](#_Toc513717204)

[8.4 Varstvo okolja 32](#_Toc513717205)

[8.5 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov 32](#_Toc513717206)

[8.6 Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo 32](#_Toc513717207)

[8.7 Predvideni viri financiranja po tekočih cenah 35](#_Toc513717208)

[8.8 Terminski plan izvedbe investicije 35](#_Toc513717209)

[8.9 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta 36](#_Toc513717210)

[9 ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljne priprave investicijske, projektne in druge dokumentacije s časovnim načrtom 37](#_Toc513717211)

[10 Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po izvedeni investiciji 38](#_Toc513717212)

[10.1 Prihodki 38](#_Toc513717213)

[10.2 Stroški 38](#_Toc513717214)

[10.3 Skupna tabela prihodkov in stroškov 39](#_Toc513717215)

[11 Vrednotenje drugih stroškov in koristi 40](#_Toc513717216)

[11.1 Finančna analiza 40](#_Toc513717217)

[11.2 Ekonomska analiza 44](#_Toc513717218)

[12 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI 49](#_Toc513717219)

[12.1 Analiza tveganj 49](#_Toc513717220)

[12.2 Analiza občutljivosti 49](#_Toc513717221)

[13 Predstavitev in razlaga rezultatov 51](#_Toc513717222)

**KAZALO SLIK**

[Slika 1: Načini potovanj v Mestni občini Ptuj leta 2003 in 2016 10](#_Toc513635078)

[Slika 2: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2013 11](#_Toc513635079)

[Slika 3: Lokacije prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v obdobju 2011-2015 13](#_Toc513635080)

[Slika 4: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju mesta Ptuj 14](#_Toc513635081)

[Slika 5: Primera postaj za izposojo koles 25](#_Toc513635082)

[Slika 6: Prikaz upravičenega območja izvajanja projektov trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN 29](#_Toc513635083)

[Slika 7: Lokacija povezave in postaj za izposojo koles v sklopu projekta 30](#_Toc513635084)

[Slika 8: Kadrovsko organizacijska shema projekta 34](#_Toc513635085)

**KAZALO TABEL**

[Tabela 1: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja« 20](#_Toc513717142)

[Tabela 2: Vrednost investicije v stalnih cenah 27](#_Toc513717143)

[Tabela 3: Prikaz upravičenih stroškov 28](#_Toc513717144)

[Tabela 4: Prikaz neupravičenih stroškov 28](#_Toc513717145)

[Tabela 5:Vrednost investicije v stalnih cenah po letih 31](#_Toc513717146)

[Tabela 6: Viri financiranja po letih 35](#_Toc513717147)

[Tabela 7: Terminski plan izvedbe investicije 35](#_Toc513717148)

[Tabela 8: Stroški investicijskega vzdrževanja 39](#_Toc513717149)

[Tabela 9: Finančni tok investicije 41](#_Toc513717150)

[Tabela 10: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja 43](#_Toc513717151)

[Tabela 11: Ocena družbenih prihodkov 46](#_Toc513717152)

[Tabela 12: Ekonomski tok investicije 47](#_Toc513717153)

[Tabela 17: Spremembe ključnih spremenljivk 50](#_Toc513717154)

# Navedba investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije, upravljavca ter strokovnih sodelavcev

## Navedba investitorja

|  |  |
| --- | --- |
| **INVSTITOR** | |
| **Naziv** | **MESTNA OBČINA PTUJ** |
| **Naslov** | **MESTNI TRG 1, 2250 PTUJ** |
| **Odgovorna oseba** | **Miran Senčar, župan** |
| **Telefon** | **02 748 29 99** |
| **Telefax** | **02 748 29 98** |
| **E-pošta** | [**obcina.ptuj@ptuj.si**](mailto:obcina.ptuj@ptuj.si) |
| **Davčna številka** | **SI85675237** |
| **Transakcijski račun** | **01296-0100016538** |
| **Odgovorna oseba za pripravo in nadzor investicijske dokumentacije** | **Miran Senčar, župan** |
| **Odgovorna oseba za pripravo in nadzor projektne dokumentacije** | **Andrej Trunk, vodja oddelka za gospodarske dejavnosti** |

## Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije

|  |  |
| --- | --- |
| **IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJUE** | |
| **Naziv** | **MESTNA OBČINA PTUJ** |
| **Naslov** | **MESTNI TRG 1, 2250 PTUJ** |
| **Odgovorna oseba** | **Miran Senčar, župan** |
| **Telefon** | **02 748 29 99** |
| **Telefax** | **02 748 29 98** |
| **E-pošta** | [**obcina.ptuj@ptuj.si**](mailto:obcina.ptuj@ptuj.si) |
| **Davčna številka** | **SI85675237** |
| **Transakcijski račun** | **01296-0100016538** |
| **Priprava Dokumenta identifikacije investicijskega projekta** | **Tina Zamuda, višja svetovalka, Kabinet župana**  **Elena Zupanc, višja svetovalka, Kabinet župana**  **Aleš Gregorec, višji svetovalec, Oddelek za gospodarske dejavnosti** |
| **Telefon** | **02 748 29 23** |
| **Telefax** | **02 748 29 98** |
| **E-pošta** | **tina.zamuda@ptuj.si** |

## Navedba upravljavca

|  |  |
| --- | --- |
| **BODOČI UPRAVLJAVEC INVESTICIJE** | |
| **Naziv** | **Javne službe Ptuj d.o.o.** |
| **Naslov** | **Ulica heroja Lacka 3, 2250 Ptuj** |
| **Odgovorna oseba** | **mag. Alen Hodnik, direktor** |
| **Telefon** | **02 620 73 41** |
| **Telefax** | **02 620 73 31** |
| **E-pošta** | **info@js-ptuj.si** |

# RAZLOGI ZA PRIPRAVO NOVELACIJE DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Zaradi spremembe vrednosti investicijskega projekta ter posledično spremembe virov financiranja investicijskega projekta je bila sprejeta odločitev za izdelavo novelacije dokumenta identifikacije investicijskega projekta: »Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1«.

6. člen Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016) določa, da če se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega dokumenta (npr. sprememba tehnologije, časovnega načrta izvedbe, viri financiranja, sprememb na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa, če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 20% ocenjene vrednosti investicijskega projekta, se mora investicijski program spremeniti in dopolniti (novelirati).

Zaradi spremembe ključnih predpostavk investicijskega projekta, in sicer zaradi:

* spremembe vrednosti investicijskega projekta (večja od 20%) ter
* virov financiranja je potrebna novelacija prvotnega investicijskega dokumenta (DIIP) iz oktobra

2017, saj so navedene spremembe nekoliko povzročile tudi spremembo finančnih in ekonomskih kazalnikov upravičenosti izvedbe investicijskega projekta.

Noveliran investicijski dokument (Noveliran DIIP; maj 2018) je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016).

**A. Sprememba vrednosti investicijskega projekta**

Predvidena vrednost investicijskega projekta je v prvotnem investicijskem dokumentu (DIIP), ki je bil izdelan oktobra 2017 znašala 237.621,01 EUR, nova investicijska vrednost opredeljena na podlagi izdelane projektne dokumentacije (PZI) in pridobljenih ponudb za vzpostavitev sistema izposoje koles znaša 418.352,85 EUR.

Nova vrednost projekta (stalne cene=tekoče cene) znaša 342.912,17 brez DDV oz. 418.352,85 EUR z DDV. Višina upravičenih stroškov znaša 342.912,17 EUR.

Ker bo projekt izvedena v manj kot enem letu, stalnih cen ne preračunavamo v tekoče cene.

**B. Sprememba virov financiranja**

S spremembo vrednosti projekta se je posledično spremenila tudi dinamika virov financiranja.

V prvotnem investicijskem dokumentu (DIIP), ki je bil izdelan oktobra 2017, je bilo predvideno, da bodo viri financiranja iz sredstev ESRR in iz proračuna Republike Slovenije (MZI) za sofinanciranje projekta znašali 155.817,05 EUR v letu 2018. Mestna občina Ptuj bi zagotovila lastna sredstva v skupni višini 81.803,96 EUR v letih 2017 in 2018. V noveliranem investicijskem dokumentu je predvideno koriščenje iz sredstev ESSR in iz proračuna Republike Slovenije (MZI) v višini 274.329,74 EUR v letu 2018. Mestna občina Ptuj bo zagotovila lastna sredstva v višini 144.023,11 EUR v letu 2018.

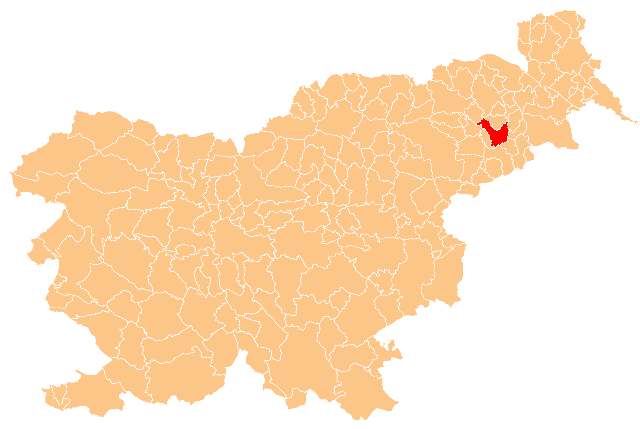
**C. Sprememba lokacije postaje sistema izposoje koles iz Gimnazije Ptuj na lokacijo pri Rimski peči,** posledično je prišlo do povečanja stroškov za ureditev kolesarske povezave do nove lokacije.

# analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero

## Predstavitev občine

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujskega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km2, kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 5 mestnih četrtnih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg- Turnišče) ter 3 primestne (Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

V Mestni občini Ptuj živi 23.205 prebivalcev, kar znaša 1,13% vseh prebivalcev Slovenije. Samo v naselju Ptuj živi 78 % vseh prebivalcev Mestne občine Ptuj. Po številu prebivalcev sodi med manjše mestne občine, saj je uvrščena na 9. mesto od 11. mestnih občin. Gostota poselitve v MO Ptuj je **348 prebivalcev na km2**, kar močno presega slovensko povprečje (101 preb./km2). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami.



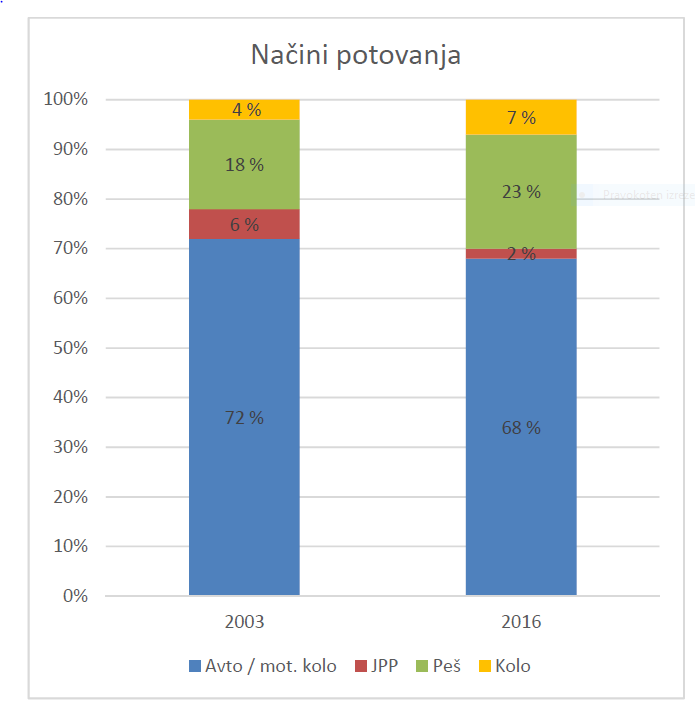
Število prebivalcev Mestne občine Ptuj se znižuje, na kar kažejo podatki o negativnem naravnem in majhnem pozitivnem selitvenem prirastu, ki znaša (+44). V prejšnjih letih smo beležili negativen selitveni prirast. Indeks staranja prebivalstva v Mestni občini Ptuj je višji od povprečja Slovenije (120,5). Povprečna starost Ptujčana je 43,8 let (moški 41,5 let; ženske 46,0 let).

Mestna občina Ptuj namerava v bližnji prihodnosti vzpostaviti celovito mrežo kolesarskih povezav, ki bodo povezale ključne generatorje dnevnih potovanj v občini. Dnevna potovanja vključujejo vsa potovanja občanov na delo in izobraževanje. V ta namen je Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru po naročilu Mestne občine Ptuj pripravila projektno nalogo Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj, ki bo izhodišče za pripravo projektov, ki jih bo Mestna občina Ptuj prijavljala za sofinanciranje evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti. S sprejemom Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj na mestnem svetu so tudi izpolnjeni pogoji za prijavo na razpise s področja trajnostne mobilnosti. Za potrebe analize obstoječega stanja in oblikovanje predlogov za izbiro optimalnih tras je bilo organiziranih več strokovnih terenskih ogledov obstoječih kolesarskih povezav v naselju Ptuj. Skupino so sestavljali različni deležniki: predstavniki Kolesarske mreže Ptuj, Policije, občinske uprave, UM Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo.

## Pregled in analiza obstoječega stanja

**Nizki delež potovanj s kolesom**

Pretežni del potovanj opravijo Ptujčani z osebnim avtomobilom. Delež potovanj s kolesom je v preteklosti bil zelo majhen in je znašal le 4%. Obseg kolesarskega prometa se je sicer v zadnjem obdobju povečeval in znaša 7%, s čimer je Ptuj še vedno precej oddaljen od kolesarsko najrazvitejših mest v Sloveniji. Pri čemer pa je potrebno opozoriti, da je podatke o načinih potovanja zelo težko med seboj primerjati, saj lahko slednji v odvisnosti od letnega časa, obsega vzorca in načina zajemanja zelo nihajo.



Slika 1: Načini potovanj v Mestni občini Ptuj leta 2003 in 2016

**Vir:** Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj

Posledice čezmerne rabe osebnega avtomobila nižajo splošno raven kakovosti življenja v mestu. Prebivalci mesta so v večji meri izpostavljeni hrupu2 in emisijam, predvsem trdim delcem v zraku PM10.

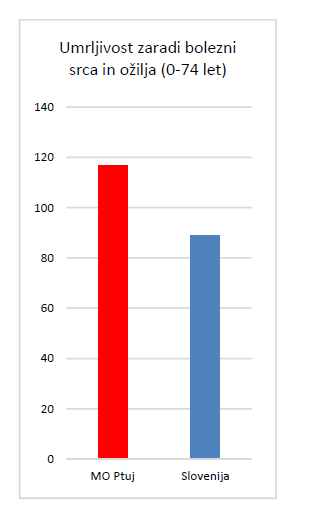
Stopnja motorizacije v Mestni občini Ptuj je s 536 avtomobili na 1.000 prebivalcev precej nad slovenskim povprečjem, ki je leta 2015 znašalo 523 avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih je razvidno, da imata skoraj dve tretjini gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.

**Neaktiven življenjski slog**

Kazalniki zdravja v MO Ptuj na splošni ravni niso tako slabi, izpostaviti pa velja dva dejavnika, ki nista spodbudna in bi ju z večjim deležem aktivne mobilnosti, med katero uvrščamo tudi kolesarjenje lahko izboljšali. Gre za splošno umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja, ki so na Ptuju precej nad slovenskim povprečjem.

Na Ptuju je splošna umrljivost v letih od 2011-2013 znašala 1.176 na 100.000 prebivalcev, kar je 196

nad slovenskim povprečjem z 980. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 117, kar je 28 nad slovenskim povprečjem z 89.



Slika 2: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2013

**Vir:** Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017

V zadnjem obdobju so se na ravni celotne države, kot na Ptuju precej poslabšali tudi dejavniki tveganja za zdravje. Premajhna telesna dejavnost oziroma vse bolj sedeči življenjski slog pa predstavlja resno tveganje za pojav različnih bolezni. Prekomerna telesna teža in debelost je posebej zaskrbljujoča pri otrocih in mladostnikih. V zadnjih petindvajsetih letih se je delež debelih fantov v starosti od 7 do 18 let povečal s 5,5% na 12,7% pri dekletih v istem starostnem obdobju pa s 3,3% na 7,9%. Priporočena dnevna telesna dejavnost za odrasle in starejše je 30 minut, za otroke in mladostnike pa 60 minut dnevno.

Žal številni tega ne dosegajo, aktivna mobilnost, kot sta kolesarjenje in hoja pa bi lahko bistveno prispevala k dvigu telesne dejavnosti. Predvsem otroci bi lahko s kolesarjenjem in hojo v šolo dvignili svojo telesno dejavnost, vendar morajo zato biti na voljo varne kolesarske in pešpoti. Občina torej ima možnost, da z vzpostavljanjem infrastrukture za kolesarje in pešce vpliva na dvig aktivne mobilnosti in s tem k bolj zdravemu načinu življenja med prebivalci.

Žal trenutno stanje v MO Ptuj ni vzpodbudno, saj do večine šol in ostalih pomembnih institucij ne vodijo sklenjene in varne kolesarske ter pešpoti. Posledica je dejstvo, da večina otrok prihaja v osnovne šole na neaktiven način tako, da jih starši z osebnim avtomobilom ali šolski avtobusi prepeljejo od vrat do vrat. To je razvidno tudi iz anket, ki so se opravljale v času izvajanja ozaveščevalne aktivnosti Prometna kača, ki otroke in njihove starše spodbuja k rabi okolju prijaznih načinov mobilnosti.

**Prometna varnost**

Prometna varnost kolesarskega prometa se je na državni ravni v zadnjem obdobju poslabšala, saj je število nesreč z udeležbo kolesarjev v porastu, prav tako se je povečalo število poškodovanih in umrlih kolesarjev.

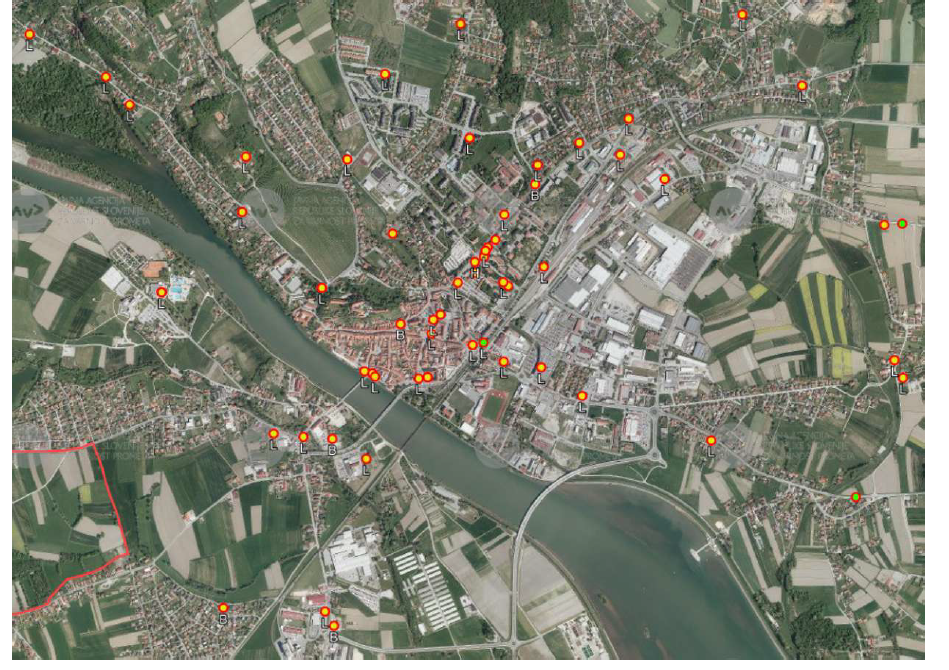
Razlogov za takšno stanje je zagotovo več, med pomembnejše pa poleg dejstva, da se število kolesarjev v zadnjem obdobju konstantno povečuje, spada neustrezna in pomanjkljiva infrastruktura. Na območju MO Ptuj se je v obdobju od 2011 do 2015 pripetilo 80 prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev, od katerih je bilo 5 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami.

**Izzivi CPS na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja**

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi, s katerimi se bo v prihodnje treba soočiti. Skupna dolžinakolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj je premajhna, tiste, ki obstajajo, pa med sabo niso povezane. Poleg tega so te do kolesarjev pogosto neprijazne, dotrajane in na posameznih mestih celo nevarne. Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z odmaknjenimi naselji in četrtnimi skupnostmi.

Obstoječe kolesarsko omrežje je pogosto preveč podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno (na primer širina stez, izvedba robnikov, neustrezno vodenje v križiščih, moteče ovire na kolesarskih površinah, premajhni in v nekaterih primerih napačni zavijalni radii, ni varnostnega odmika od vozišča ipd.).

Na nekaterih ključnih odsekih v središču mesta je kolesarjenje oteženo, enako velja tudi za nekatere enosmerne ulice (Prešernova in Slomškova ulica). Nekatere nove ureditve so bile načrtovane tako, da kolesarje upočasnijo ali celo ogrožajo njihovo varnost. Manjkajo varne in udobne kolesarske povezave do osnovnih šol.



Slika 3: Lokacije prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v obdobju 2011-2015

**Vir:** Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017

## Temeljni razlog za investicijsko namero

Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v MO Ptuj niso dobre. Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje (predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest), a še vedno ostajajo tri osnovne kategorije problemov:

* Kolesarska infrastruktura, ki bi povezovala četrtne skupnosti (ČS) in naselja z mestnim

središčem ali med seboj (sploh) ne obstaja;

* Kolesarska infrastruktura med sabo ni povezana (sklenjena);
* Uporabna vrednost obstoječe infrastrukture je pogosto slaba (nezadostne dimenzije, ovire,

poškodovana vozna površina, prometno varnostna tveganja, neustrezna signalizacija).

Največje pomanjkljivosti obstoječe že izgrajene kolesarske infrastrukture so primerljive s pomanjkljivostmi v številnih drugih mestih in občinah po Sloveniji:

* **Dotrajana vozna površina**;
* **Neustrezne klančine**, ki je bodisi preozka, prestrma ali pa z nevarnimi robniki;
* **Ozka vozna površina**, ki še posebej pride do izraza kadar so v neposredni bližini kolesarske

površine ovire ali objekti;

* **Nepovezan potek kolesarske površine**, kar se najpogosteje dogaja v križiščih, kjer so kolesarji

vodeni skupaj s pešci;

* **Posredno vodenje skozi križišča**, kar poveča možnosti za nesreče, ker vozniki motornih vozil

prej spregledajo kolesarje;

* **Ovirajoč objekt na vozni površini**, ki je lahko v obliki prometnega znaka, ulične razsvetljave,

urbane opreme ali parkiranih vozil;

* **Konflikt s pešci**, ki pridejo še posebej do izraza, kadar so klančine na prehodih za pešce preozko

spuščene ali kadar je kolesarska steza postavljena na ozek pločnik ali znotraj območja za pešce.



Slika 4: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju mesta Ptuj

**Vir:** Projekta naloga Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj, 2017

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

# opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

## Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega povabila in določila ter upravičene namene

V finančni perspektivi 2014-2020 je mestnim občinam namenjen mehanizem Celostnih teritorialnih naložb. Eden izmed ukrepov je tudi spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Investicije v ta ukrep so torej možne samo znotraj mestnega naselja Ptuj, ki se po SURS šteje med urbana območja Mestne občine Ptuj. Pogoj za dodelitev sredstev je usklajenost projektov s sprejeto Celostno prometno strategijo ter strokovnimi zahtevami, ki so podane v smernicah za gradnjo P+R in kolesarske infrastrukture ter infrastrukture za pešce v urbanih območjih.

Združenje mestnih občin Slovenije (ZMOS), kot posredniški organ je 6. 10. 2017 objavil Javno povabilo k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN v okviru »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020«, 4. prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja«, tematskega cilja 4 » Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«, Prednostne naložbe 4.4 »Spodbijanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi ukrepi. Mestna občina Ptuj je na javno povabilo prijavila projekt Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1, ki je skladen s pogoji povabila in prispeva k ciljem in kazalnikom Operativnega programa, Trajnostne urbane strategije Mestne občine Ptuj in Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj. ZMOS kot posredniški organ je na 1. fazi projekt potrdil in pričel se je postopek 2. faze, ki ga vodi Ministrstvo za infrastrukturo. V tem času je investitorka Mestna občina Ptuj pristopila k pripravi projektne dokumentacije in s pridobivanjem vse ostale dokumentacije, ki je potrebna za prijavo na 2. fazo, ki bo na MZI oddana v mesecu maju 2018.

**Upravičeni nameni za prijavo:**

Upravičeni ukrepi za doseganje namena operacij v okviru PN 4.4 po tem povabilu so (1) projekti vozlišč parkiraj in presedi (P+R) in (2) projekti za razvoj kolesarske infrastrukture.

**Kazalniki učinka v PN 4.4**, ki jih bomo s projektom dosegli in so pomembni za upravičenost operacije:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Kazalnik učinka** | **Merska enota** | **Ciljna vrednost** |
| 4.17 | Št. ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij | število | 1 |

## Predmet investicije

Poleg urejanja površin in infrastrukture, namenjene kolesarjenju, namerava Mesta občina Ptuj vzpostaviti tudi sistem izposoje koles, ki bo povezoval nekatere najbolj obiskane točke v mestu (ob potencialni širitvi tudi v primestnih naseljih) in tako prebivalcem in obiskovalcem omogočal uporabo kolesa za premagovanje krajših razdalj. To bo eden od temeljev strateškega stebra ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, OPTIMALNEGA IZKORIŠČANJA POTENCIALOV KOLESARJENJA in prispevalo k zadostitvi strateških ciljev Celostne prometne strategije in sicer specifično kazalnikom delež potovanj s kolesom, obremenjenost prebivalcev s hrupom, ki ga povzroča promet, število preseganj mejnih dnevnih vrednosti delcev PM 10. Povečanje kolesarskega prometa bo tudi zmanjšalo potrebo po avtomobilskemu prometu, kar bo vodilo k sproščanju mestnega jedra, zmanjšanju potrebe po parkiriščih starega mestnega jedra in bolj tekočemu prometu, posebej v prometnih konicah.

Poglavje Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj (str. 57) izpostavlja, da je kolo prevozno sredstvo, ki v urbanih središčih omogoča najcenejša potovanja na kratkih in srednjih razdaljah. Velik del Ptuja je s kolesom dostopen v okviru od 5 do 15 minut, zato je za kolesarjenje zelo primeren. Z ukinitvijo parkirišč na ulicah v starem mestnem jedru (ta se bodo prestavila v garažne hiše in na parkirišča na obdobju oziroma izven mestnega jedra) se bodo odprle površine za sproščanje in druge dejavnosti (gostinstvo, turizem). Izboljšala se bo kakovost bivanja v mestu in dostopnost.

Sistemi za izposojo koles (bike sharing system) so sestavljeni iz mreže postaj in prirejenih koles, in omogočajo uporabnikom izposojo, uporabo koles in vračilo na katerikoli poljubni postaji znotraj sistema kot alternativa drugim oblikam prevoza. Z vidika dnevnega kolesarjenja je javni sistem uporaben za občasno uporabo, saj zaradi dnevnih migracij večjega števila oseb znotraj mesta, upravljavec ne more vedno zagotavljati razpoložljivost koles na vseh postajah. Priporočljivo je, da ima sistem dvakrat več stojal kot je koles v obtoku, saj je tako predvidoma zagotovljena optimalna razpoložljivosti koles in prostih stojal.

Projekt Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1 je skladen z Merili za izbor operacij v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020, Vsebinskimi izhodišči Ministrstva za infrastrukturo za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij Prednostne naložbe 4.4 in Navodili organa upravljanja za izvajanje mehanizma CTN v programskem obdobju 2014-2020 ter Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020. Projekt je skladen s strokovnimi zahtevami podanih v smernicah za kolesarsko infrastrukturo ter infrastrukturo za pešce v urbanih območjih.

## Namen investicije

Mestna občina Ptuj v sklopu projekta Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj-odsek 1 načrtuje ureditev kolesarske povezave in uvedbo sistema za izposojo koles ob urejeni kolesarski povezavi (Parkirišče P&R – Mestni trg – Rimska Peč in Potrčeva cesta). Z ureditvijo kolesarske povezave želimo:

* tam, kjer kolesarske povezave ne obstajajo, te vzpostaviti
* na obstoječih kolesarskih povezavah odstraniti ovire
* postaviti in zarisati ustrezno signalizacijo.

Z ureditvijo in postavitvijo primerne infrastrukture za trajnostno mobilnost bomo zagotovili njeno uporabnost in možnost izbire trajnejših oblik prevoza po mestu.

## Cilj investicije

Cilj projekta je vzpostaviti smiselno, varno in udobno kolesarsko povezavo z uvedbo sistema izposoje koles.

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

**»PoTUJ privlačno, aktivno in trajnostno«**

**STRATEŠKA IZZIVA OZ. USMERITVI MESTNE OBČINE PTUJ**

1. **Zagotavljanje trajnostne mobilnosti** s pospeševanjem ukrepov, ki:

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

1. **Zagotavljanje ekonomske aktivnosti mesta** z ukrepi:

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

## Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi

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

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

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je ključni dokument na področju razvoja prometa. Izvedba projekta »Ureditev kolesarske infrastrukture« je tako usklajena s Strategijo razvoja prometa, sprejeto na Vladi Republike Slovenije 29. 7. 2015, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz

strategije:

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

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

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

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

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

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

**Usklajenost projekta z Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike 2014-2020**

|  |  |
| --- | --- |
| **CILJ** | **UKREP** |
| Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja | Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi |

**Usklajenost projekta z Regionalnim razvojnim programom za Podravje 2014-2020**

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

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

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

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

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

**Usklajenost projekta s Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj**

***Vizija******CPS na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja***

Mestna občina Ptuj bo občina z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje. Dobra kolesarska in prometna kultura v občini bosta vplivali na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez vse leto. S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli občine in vse ključne dejavnosti v prostoru, vse najzanimivejše lokacije pa bodo dobro opremljene s stojali in/ali kolesarnicami za udobno in varno parkiranje koles. Omrežje varnih kolesarskih povezav bo dobro razvito in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično k večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu. Prebivalci občine bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost v prometu.

Tabela 1: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«

| *Cilji* | *Ciljne vrednosti* |
| --- | --- |
| ***Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja*** | * *Vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2021* * *Ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, bolnico, zdravstveni dom in dom upokojencev* |
| ***Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture*** | * *Obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak* * *Preureditev obstoječih železniških podhodov tako, da bodo prijaznejši kolesarjem (izvedba klančin)* * *Odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do leta 2019* |
| ***Izboljšanje pogojev za parkiranje koles*** | * *Ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in izbranih javnih ustanovah ter ob osrednji avtobusni in železniški postaji, pri čemer je treba upoštevati tudi skiroje) do leta 2021* * *Ureditev minimalno ene varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj starega mestnega jedra do leta 2019 in še dodatne do konec leta 2021* * *Ureditev stojal za kolesa (prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah – v skladu s katalogom urbane opreme), pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj sto dodatnih stojal in kolesarnic* |
| ***Vzpostavitev možnosti izposoje koles*** | * *Vzpostavitev petih dodatnih samopostrežnih postaj za izposojo koles do leta 2021 (osrednja avtobusna in železniška postaja, Šolski center Ptuj/Gimnazija Ptuj, Terme Ptuj, osrednji bivalni predel mesta, poslovno-trgovski del mesta)* |
| ***Promocija kolesarjenja*** | * *Izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)* |

# opis variante »z« investicijo, predstavljeni v primerjavi z alternativo »brez« investicije

## Varianta »brez« investicije

Varianta »brez« investicije pomeni, da Mestna občina Ptuj ne pristopi k projektu in črpanju sredstev EU, ki so namenjena trajnostni mobilnosti. Pomeni, da se odsek kolesarske povezave ne uredi in tudi sistem izposoje koles se ne vzpostavi. Prav tako z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji.

## Varianta »z« investicijo

Varianta »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj izvede projekt Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1 in uvede sistem izposoje koles. S tem bomo razširili oziroma uredili mrežo kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj in ponudili domačinom in turistom možnost izbire bolj trajnostne oblike prevoznih sredstev po mestu. S tem bomo prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, prispevali k telesni aktivnosti prebivalcev našega mesta in izboljšali kakovost življenja v mestu. S tem bomo tudi izpolnili cilje in implementirali ukrepe, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo- Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1.

# OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

## Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije

Mestna občina Ptuj v sklopu projekta Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj-odsek 1 načrtuje ureditev kolesarske povezave in vzpostavitev sistema za izposojo koles ob urejeni povezavi.

Projekt se vsebinsko deli na dva sklopa:

* 1. Sklop: Obnova in novogradnja kolesarskih povezav v skupni dolžini 2543 m, v 3 odsekih, ki so med seboj najbolj neposredno povezani med seboj oziroma med postajami
* 2: Sklop: Vzpostavitev sistema za izposojo koles (4 postaje, 8 priklopnih mest, 20 koles (pet na posamezno postajo))

**OPIS 1. SKLOPA: Obnova in novogradnja kolesarskih povezav**

**1. Zadružni trg – Mestna hiša**

Povezuje Četrtno skupnost Breg z mestnim središčem in poteka od parkirišča »Parkiraj in pelji se« na Zadružnem trgu do mestnega središča (Mestne hiše) in vključuje naslednje pododseke:

* 1. Pododsek od parkirišča Parkiraj in pelji se na Zadružnem trgu do pešmosta čez reko Dravo (LZ 329281), kjer je predvidena izvedba souporabe voznega pasu s strani kolesarjev. Izvede se ustrezna označitev s talnimi označbami na vozišču (piktogrami) Sharrow in dvig prehoda za pešce in kolesarje v obliki trapezne ploščadi na cesti Ob Dravi pred pešmostom čez reko Dravo, kot ukrep umirjanja prometa. Hitrost motoriziranega prometa mora biti omejena na 30 km/h.
  2. Pododsek – pešmost čez reko Dravo z dvosmerno kolesarsko potjo širine 2,5 metra in površinami za pešce, kjer je predvidena sanacija tlakovanih površin obstoječega mostu za kolesarje in pešce (JP 830701).
  3. Pododsek od pešmosta do Minoritskega trga, kjer je predvidena souporaba voznega pasu s strani kolesarjev. Izvede se ustrezna označitev s talnimi označbami na vozišču (piktogrami) Sharrow. Na pododseku se izvede postavitev urbane opreme.
  4. Pododsek od vstopa v območje za pešce na Krempljevi ulici do Mestne hiše, kjer je predvideno skupno vodenje pešcev in kolesarjev. Na pododseku se izvede postavitev urbane opreme.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina** | **Vrsta/normirana cena** | **Ocenjen strošek** |
| 1.1 | Pododsek od parkirišča P&R na Zadružnem trgu do pešmosta čez reko Dravo – Ulica Ob Dravi (LZ 329281) | 0,065 km | 90,65 € / m  (označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču) | 5.892,16 € |
| / | Izvedba prehoda za pešce in kolesarje, kot ukrep umirjanja prometa se uvede omejitev na 30 km/h, ureditev el. priključka za postajo Zadružni trg |
| 1.2 | Pešmost čez reko Dravo (JP 830701) | 0,200 km | 417 € / m  (obnova tlakovanih površin na pešmostu v dolžini 200 m | 83.585,21 € |
| 1.3 | Pododsek od pešmosta do Minoritskega trga (vključno s trgom) | 0,330 km | 33,80 € / m  (označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču) | 11.154,53 € |
| 1.4 | Pododsek od vstopa v območje za pešce na Krempljevi ulici do Mestne hiše | 0,130 km | (vodenje kolesarjev v območju za pešce) in ureditev el. priključka za postajo Mestni trg | 3.879,81 € |
| **SKUPAJ:** | | **0,725 km** |  | **104.511,71 €** |

**2. Mestna hiša – Rimska peč**

Povezuje središče mesta s Četrtno skupnostjo Ljudski vrt ter blokovskim naseljem, v bližini postajališča se nahaja Šolski Center in Gimnazija Ptuj. Sestavljena je iz naslednjih pododsekov:

2.1 Pododsek od Mestne hiše do križišča Miklošičeve in Slomškove ulice, kjer je predvideno vodenje kolesarjev znotraj območja za pešce.

2.2 Pododsek od izstopa iz cone za pešce do križišča Miklošičeve in Slomškove ulice do zaključka ulice (za motorni promet) Ob Grajeni, kjer se predvidi souporaba voznega pasu s strani kolesarjev in temu primerna izvedba talnih označb (piktogramov) Sharrow na vozišču. Vzpostavi se območje omejene hitrosti 30 km/h na celotnem pododseku.

2.3 Pododsek od zaključka ulice Ob Grajeni za motorni promet s souporabo kolesarjev mimo Gimnaziji Ptuj, do križišča Volkmerjeve in , kjer se predvidi označitev površine za pešce in kolesarje. Na pododseku se izvede ozelenitev z dodatnimi drevesi in postavitvijo urbane opreme.

2.4 Pododsek od parkirišča pri Gimnaziji Ptuj do križišča Volkmerjeve ceste in Kraigherjeve ulice, kjer se predvidi souporaba voznega pasu s strani kolesarjev in temu primerna izvedba talnih označb (piktogramov) Sharrow na vozišču.

2.5 Pododsek od križišča Volkmerjeve ceste in Kraigherjeve ulice do postaje Rimska peč, kjer se predvidi souporaba voznega pasu s strani kolesarjev in temu primerna izvedba talnih označb (piktogramov) Sharrow na vozišču. Na območju se predvidi območje omejene hitrosti 30 km/h.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina** | **Vrsta/normirana cena** | **Ocenjen strošek** |
| 2.1 | Pododsek od Mestne hiše do križišča Miklošičeve in Slomškove ulice | 0,192 km | (vodenje kolesarjev v območju za pešce) | / |
| 2.2 | Pododsek od križišča Miklošičeve in Slomškove ulice do zaključka ulice Ob Grajeni | 0,435 km | 17,33 € / m  (označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču) | 7.536,59 € |
| / | Izvedba rekonstrukcije ulice ob Grajeni | 95.881,32 € |
| 2.3 | Pododsek zaključka ulice Ob Grajeni do parkirišča ob Gimnaziji Ptuj | 0,100 km | 17,33 € / m  (označitev površine za promet pešcev in kolesarjev) | 1.732,55 € |
| 2.4 | Od parkirišča pri Gimnaziji Ptuj do križišča Volkmerjeve ceste in Kraigherjeve ulice. | 0,150 km | 17,33 € / m  (označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču) | 2.598,83 € |
| 2.5 | Od križišča Volkmerjeve ceste in Kraigherjeve ulice do postaje Rimska peč | 0,220 km | 17,33 € / m  (označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču) | 3.811,58 € |
| / | ureditev el. priključka za postajo Rimska peč | 4.363,71 € |
| **SKUPAJ:** | | **1,097 km** |  | **115.924,63 €** |

**3. Rimska peč – Splošna bolnišnica Ptuj**

Povezuje Četrtno skupnost Ljudski vrt in blokovsko naselje z Bolnico Ptuj in stanovanjsko sosesko Potrčeva in Gregorčičeva cesta. Sestavljena je iz naslednjih pododsekov:

* 1. Pododsek od Križišča Volkmerjeve in Kraigherjeve ulice do križišča Volkmerjeve s Potrčevo cesto. Na tem pododseku je predvidena izvedba enostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,0 metra na pločniku in sicer na levi strani (gledano proti centru mesta). Na desni strani (gledano proti centru mesta) se predvidi souporaba voznega pasu s strani kolesarjev in temu primerna izvedba talnih označb (piktogramov) Sharrow na vozišču z uvedbo kolesarskega boksa v križišču Volkmerjeve s Potrčevo cesto. Na levi strani je za zagotovitev kolesarske steze predvidena rekonstrukcija obstoječe poti z zarisom kolesarske steze in površin za pešce. Obstoječi zeleni pas in drevored med voziščem in kolesarsko stezo se ohranijo. Zadnji del križiščla Panonske ulice do Potrčeve ceste je predvidena rekonstrukcija obstoječe kolesarske steze in njena višinska prilagoditev obstoječi površini za pešce (isti nivo, brez diletacije).
  2. Pododsek od križišča Volkmerjeve ulice in Potrčeve ceste do postaje za izposojo koles pri Bolnici Ptuj (kiosk ob Potrčevi cesti), kjer je predvidena rekonstrukcija semaforiziranega križišča z zagotovitvijo ustreznega neposrednega vodenja kolesarjev skozi križišče ter zamenjavo semaforjev in izvedbo odštevalnih semaforjev za kolesarje in pešce. V križišču je potrebno zagotoviti zadostno dolžino zelene luči, izvede se sistem induktivnih zank z najavo kolesarjev. Od križišča do postaje za izposojo koles poteka obstoječa dvostranska enosmerna kolesarska steza na pločniku. Na pododseku se določi ozelenitev z dodatnimi drevesi in postavitvijo urbane opreme.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina** | **Vrsta/normirana cena** | **Ocenjen strošek** |
| 3.1 | Pododsek od križišča Volkmerjeve z Kraigherjevo ulico do križišča Volkmerjeve s Potrčevo cesto | 0,401 km | 217,51 € / m  (izgradnja enosmerne kolesarske steze širino 1 metra na pločniku in označitev souporabe voznega pasu Sharrow) | 87.220,60 € |
| 3.2 | Pododsek od križišča Volkmerjeve s Potrčevo cesto do postaje za izposojo koles pri Bolnici Ptuj | 0,320 km | /(potek po že izvedenih pasovih za kolesarje in pešce) | / |
| / | ureditev el. priključka za postajo pri Bolnici Ptuj | 4.581,89 € |
| **SKUPAJ:** | | **0,721 km** |  | **91.802,49 €** |

**4. Namestitev urbane opreme**

Namestitev urbane opreme se predvideva po sklopih v posameznih odsekih. Ureditev javne razsvetljave s prestavitvijo pa se predvideva v pododseku 3.1. Projektna dokumentacija se izvede za celoten projekt v fazi izvedbenega projekta.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **ME** | **Vrsta/normirana cena** | **Ocenjen strošek** |
| 4.1 | Namestitev urbane opreme | 2,543 km | (postavitev nadstrešnic, stojal za kolesa, klopi… ) | 22.387,00 € |
| 4.2 | Sistem za izposojo koles | 1 | 4 postaje z 8 priklopnimi mesti in 20 koles | 70.272,00 |
| 4.3 | Priprava projektne dokumentacije | 1 | (Projektna dokumentacija se izvede za celoten projekt v fazi izvedbenega projekta) | 9.455,00 € |
| 4.4. | Promocija, informiranje in obveščanje | / | Promocija sistema izposoje koles, celostna grafična podoba, informiranje in obveščanje javnosti, | 4.000 € |

**OPIS 2. SKLOPA: Vzpostavitev sistema za izposojo koles**

Drugi sklop projekta predstavlja postavitev 4 postaj za izposojo koles. Njihova lokacija je predvidena ob kolesarski povezavi, ki se bo urejala v 1. sklopu projekta. Vse postaje bodo imele 8 priklopnih mest s 5 kolesi.

Predvidene lokacije za postaj za izposojo koles so naslednje:

1. Zadružni trg - parkirišče P&R
2. Mestni trg - mestna hiša
3. Kraigherjeva ulica – Rimska peč
4. Potrčeva cesta - pri Splošni bolnišnici Ptuj

Na lokacijah postajališč Kraigherjeva ulica – Rimska peč in Potrčeva cesta – Bolnica Ptuj se predvideva postavitev nadstrešnice.

Pogoj razpisa je, da so postaje med seboj povezane z enim od načinom kolesarskih povezav, ki so opredeljene v Smernicah za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih[[1]](#footnote-1).

**Slika 5**: Primera postaj za izposojo koles

Obstaja več tipov izposoje koles. Danes najbolj uporaben v slovenskih mestih je avtomatiziran sistem z uporabo magnetnih ali pametnih kartic. Ta sistem se je izkazal za dolgoročno najbolj uspešen koncept in tega uporabljajo tudi ostala slovenska mesta. V tem sistemu se uporabniki najprej registrirajo na za to določenem mestu in pridobijo uporabniško kartico. Upravljalec sistema pridobi podatke o njih, običajno nekaj osebnih podatkov, kontaktne podatke in običajno tudi podatke o bančni kartici (zaradi kavcije oz. plačila). Tako je zmanjšana priložnost za krajo in vandalizem, saj ima upravljalec sistema na razpolago podatke o osebi, ki si je izposodila vsako posamezno kolo: čas izposoje in vrnitve, skupen čas izposoje koles, kontaktni podatki osebe ob morebitnih težavah … S to kartico se uporabnik identificira sistemu na lokaciji in ob času, ko si želi izposoditi kolo. Kartica je lahko povezana tudi s PIN ali geslom, kar poveča varnost ob izgubi kartice. Izbere si kolo, ki je na voljo in ga s pomočjo uporabe kartice odklene iz priključnega mesta (ter ga kasneje na prosto priključno mesto tudi vrne). Uporabnina (če se zaračunava) se lahko zaračunava predplačniško, mesečno/tedensko ali direktno ob izposoji. Upravljalcu sistema in vzdrževalcem informacijski sistem stalno zagotavlja vpogled v stanje na postajah, kar omogoča ustrezno redistribucijo koles in varnostni nadzor nad postajami in izposojo koles.

# ocena investicijskih stroškov

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

## Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah

Tabela 2: Vrednost investicije v stalnih cenah

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **VREDNOST** | **DDV** | **SKUPAJ Z DDV** |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **7.750,00** | **1.705,00** | **9.455,00** |
| i | Projektna dokumentacija | 7.750,00 | 1.705,00 | 9.455,00 |
| ii | DIIP | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarski povezavi** | **255.933,48** | **56.305,37** | **312.238,85** |
| i | Odsek 1 | 85.665,34 | 18.846,37 | 104.511,71 |
| ii | Odsek 2 | 95.020,19 | 20.904,44 | 115.924,63 |
| iii | Odsek 3 | 75.247,95 | 16.554,55 | 91.802,50 |
| **3** | **Urbana oprema** | **75.950,00** | **16.709,00** | **92.659,00** |
| i | Sistem za izposojo koles | 57.600,00 | 12.672,00 | 70.272,00 |
| ii | Urbana oprema (koši, klopi, koles. stojala, nadstrešnice) | 18.350,00 | 4.037,00 | 22.387,00 |
| **4** | **Promocija, informiranje in obveščanje** | **3.278,69** | **721,31** | **4.000,00** |
| **5** | **VREDNOST SKUPAJ (1-4)** | **342.912,17** | **75.440,68** | **418.352,85** |
| **6** | **VREDNOST DDV** | 75.440,68 |  |  |
| **7** | **VREDNOST Z DDV** | **418.352,85** |  |  |

V skladu s Povabilom ZMOS je davek na dodano vrednost neupravičen strošek. V nadaljevanju prikazujemo tabelo upravičenih in neupravičenih stroškov.

Tabela 3: Prikaz upravičenih stroškov

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **2018** | **VREDNOST** |
|  | **UPRAVIČENI STROŠKI** |  |  |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **7.750,00** | **7.750,00** |
| i | Projektna dokumentacija | 7.750,00 | 7.750,00 |
| ii | DIIP | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarski povezavi** | **255.933,48** | **255.933,48** |
| i | Odsek 1 | 85.665,34 | 85.665,34 |
| ii | Odsek 2 | 95.020,19 | 95.020,19 |
| iii | Odsek 3 | 75.247,95 | 75.247,95 |
| **3** | **Urbana oprema** | **75.950,00** | **75.950,00** |
| i | Sistem za izposojo koles | 57.600,00 | 57.600,00 |
| ii | Urbana oprema (koši, klopi, koles. stojala, nadstrešnice) | 18.350,00 | 18.350,00 |
| **4** | **Promocija, informiranje in obveščanje** | **3.278,69** | **3.278,69** |
| **5** | **Skupaj upravičeni stroški** | **342.912,17** | **342.912,17** |

Tabela 4: Prikaz neupravičenih stroškov

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **2018** | **SKUPAJ** |
| **NEUPRAVIČENI STROŠKI** | |  |  |
| **1** | **DDV** | **75.440,68** | **75.440,68** |
| **2** | **Skupaj neupravičeni stroški** | **75.440,68** | **75.440,68** |

## Navedba osnove za oceno vrednosti

Podlaga za oceno investicijske vrednosti za izposojo koles je PZI dokumentacija in pridobljene ponudbe za vzpostavitev sistema izposoje koles v Mestni občini Ptuj. Prav tako so upoštevana merila in pogoji, ki jih je določilo Ministrstvo za infrastrukturo glede upravičenosti stroškov in omejitev glede na posamezno vrsto ukrepa.

# temeljne prvine, ki določajo investicijo

## Predhodna idejna rešitev ali študija

Mestna občina Ptuj je predhodno pridobila dve projektni nalogi:

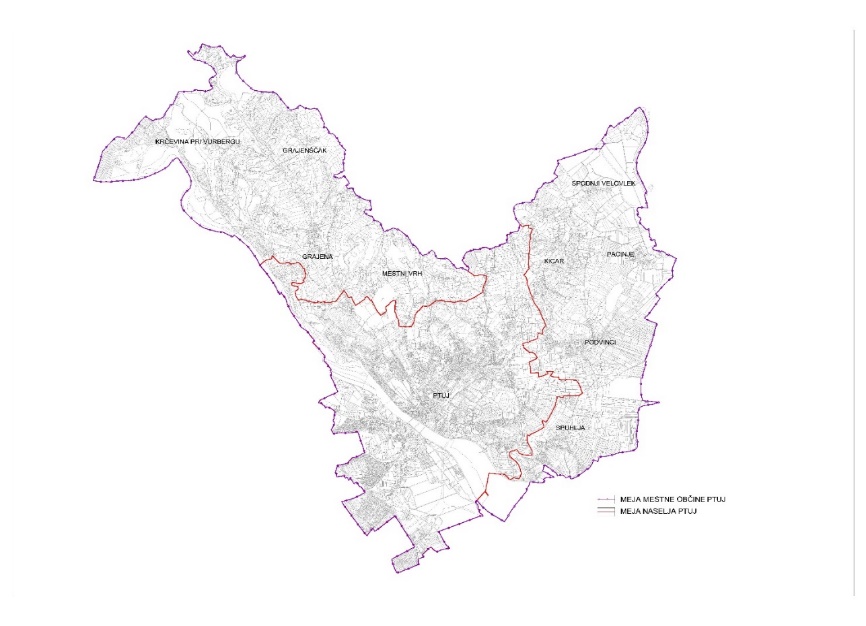
* **Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj**, september 2017, ki jo je izdelala Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Center za tehnologijo in organizacijo, Smetanova ulica 17, 2000 Maribor (št. pogodbe/naročilnice 2017/000118 z dne 13.2.2017).
* **Vzpostavitev sistema za izposojo koles v Mestni občini Ptuj**, september 2017, ki jo je izdelal Medpodjetniški izobraževalni center (MIC) Velenje, ki spada pod okrilje Šolskega centra Velenje.

Kot osnovo za pripravo obravnavanega projekta smo uporabili tudi Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih in splošne usmeritve infrastrukture za pešce.

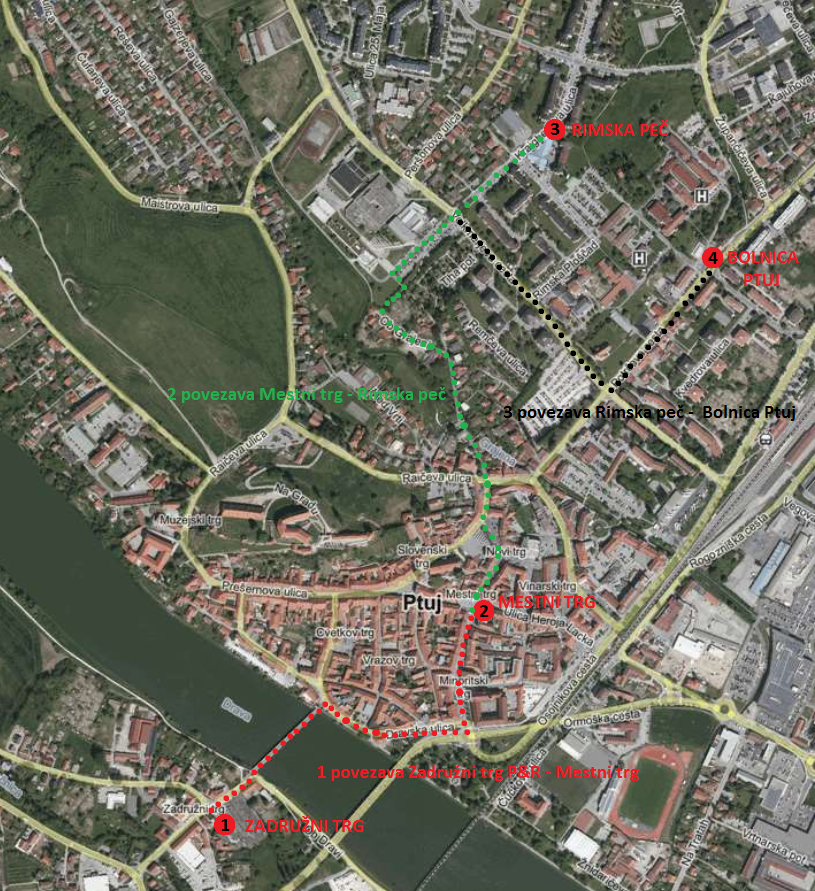
Na podlagi projektne naloge Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj je v mesecu aprilu 2018 bila izdelana projektna dokumentacija PZI. Pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna, saj dela spadajo med investicijsko vzdrževalna dela v javno korist.

## Opis in grafični prikaz lokacije

Ker je upravičeno območje za izvedbo projektov za prednostno naložbo 4.4 mestno naselje, na sliki prikazujemo upravičeno območje za izvajanje investicije v Mestni občini Ptuj.



Slika 6: Prikaz upravičenega območja izvajanja projektov trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN – naselje Ptuj



Slika 7: Lokacija povezave in postaj za izposojo koles v sklopu projekta

## Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Tabela 5:Vrednost investicije v stalnih cenah po letih

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **2018** | **VREDNOST** | **DDV** | **SKUPAJ Z DDV** |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **7.750,00** | **7.750,00** | **1.705,00** | **9.455,00** |
| i | Projektna dokumentacija | 7.750,00 | 7.750,00 | 1.705,00 | 9.455,00 |
| ii | DIIP | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarski povezavi** | **255.933,48** | **255.933,48** | **56.305,37** | **312.238,85** |
| i | Odsek 1 | 85.665,34 | 85.665,34 | 18.846,37 | 104.511,71 |
| ii | Odsek 2 | 95.020,19 | 95.020,19 | 20.904,44 | 115.924,63 |
| iii | Odsek 3 | 75.247,95 | 75.247,95 | 16.554,55 | 91.802,50 |
| **3** | **Urbana oprema** | **75.950,00** | **75.950,00** | **16.709,00** | **92.659,00** |
| i | Sistem za izposojo koles | 57.600,00 | 57.600,00 | 12.672,00 | 70.272,00 |
| ii | Urbana oprema (koši, klopi, koles. stojala, nadstrešnice) | 18.350,00 | 18.350,00 | 4.037,00 | 22.387,00 |
| **4** | **Promocija, informiranje in obveščanje** | **3.278,69** | **3.278,69** | **721,31** | **4.000,00** |
| **5** | **VREDNOST SKUPAJ (1-4)** | **342.912,17** | **342.912,17** | **75.440,68** | **418.352,85** |
| **6** | **VREDNOST DDV** | 75.440,68 | 75.440,68 |  |  |
| **7** | **VREDNOST Z DDV** | **418.352,85** | **418.352,85** |  |  |

## Varstvo okolja

Predmetna investicija je namenjena varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Neposredne koristi ureditve kolesarske povezave in postaj za izposojo koles, se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja s strani osebnih avtomobilov. Obseg prevoženih kilometrov z njimi se bo v urbanem središču zmanjšal in hkrati povečal delež aktivne mobilnosti.

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

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

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

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

## Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

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

## Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Za izvedbo investicije ni predvidene posebne organizacije. Investitorka Mestna občina Ptuj je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta in je pri pripravi projekta sodelovala z zunanjimi sodelavci - z Medpodjetniškim izobraževalnim centrom (MIC), ki spada pod okrilje Šolskega centra Velenje, ter s pogodbenim izvajalcem izbranim v skladu z Zakonom o javnem naročanju ZJN-3 (Uradni list RS, št. [91/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3570)) in internimi Navodili za izvedbo postopkov javnega naročanja - z Univerzo v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Center za tehnologijo in organizacijo prometa.

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

Člani projektne skupine za izvedbo projekta:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ime in priimek | Izobrazba in položaj | Leta del. izkušenj | Zadolžitev v okviru projekta  Strokovno področje, ki ga pokriva |
| Aleš Gregorec | mag. prav. in manag. neprem., višji svetovalec | 14 | Skrbnik projekta  Izvedba investicije  Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije |
| Tina Zamuda | univ. dipl. ekonomistka, višja svetovalka | 11 | Sodelovanje pri pripravi investicijske dokumentacije  Priprava vloge na povabilo ZMOS in MZI |
| Elena Zupanc | univ. dipl. geografinja, višja svetovalka | 10 | Sodelovanje pri pripravi investicijske dokumentacije  Priprava vloge na povabilo ZMOS in MZI |

Referenčni projekti vodje projekta:

|  |  |
| --- | --- |
| Ime in priimek | Referenčni projekti vodje projekta |
| Aleš Gregorec | * vodenje in koordinacija investicijskega projekta Cesta Strmec, l. 2011, 273.537,00 EUR * vodenje in koordinacija investicijskega projekta Sanacija plazu Dravinjski vrh – nad Štruclom, l. 2015, 233.950,00 EUR * vodenje in koordinacija investicijskega projekta Komunalni vodi Pobrežje, l. 2014, 56.395,00 EUR, * vodenje in koordinacija investicijskega projekta JP 956871 Soviče-Strmec, l. 2011, 175.916,00 EUR |

Referenčni projekti oz. izkušnje pri črpanju evropskih sredstev ostalih članov projektne skupine:

|  |  |
| --- | --- |
| Ime in priimek | Referenčni projekti vodje projekta |
| Tina Zamuda | * Priprava zahtevkov in poročil za projekte Razvoja regij (Dominikanski samostan – II. Faza, Rekonstrukcija Mestnega trga). * Priprava zahtevkov in poročil za projekte energetskih sanacij javnih stavb (OŠ Ljudski vrt, Vrtec Ptuj). * Priprava zahtevkov in poročil za projekt Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj. * Priprava projektnih prijav na različne razpise ter priprava zahtevkov in poročil: LAS Bogastvo podeželja, čezmejni razpisi SI-AT, SI-HR, transnacionalni programi (Central). |
| Elena Zupanc | * Priprava zahtevkov in poročil za projekt Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj. * Priprava projektnih prijav na različne razpise ter priprava zahtevkov in poročil: LAS Od Pohorja do Bohorja, čezmejni razpisi SI-AT, SI-HR, transnacionalni programi (Central). |

**Kadrovsko organizacijska shema:**

MO Ptuj

(vodja in koordinator projekta)

Izdelava investicijske dokumentacije (DIIP)

Izvedba izposoje koles in ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1

Kvalitetni pregled

Izdelava projektne dokumentacije

Predaja objekta v upravljanje

Priprava projektne naloge

Javna naročila

MO Ptuj

(Oddelek za gospodarske dejavnosti)

MO Ptuj

(Služba za projekte)

Priprava vloge na povabilo ZMOS (1. faza) in MZI (2. faza)

Slika 8: Kadrovsko organizacijska shema projekta

## Predvideni viri financiranja po tekočih cenah

Tabela 6: Viri financiranja po letih

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **VIRI FINANCIRANJA** | | **2018** | **Skupaj** | **Delež** |
| 1 | MESTNA OBČINA PTUJ | 144.023,11 | 144.023,11 | 34,43 |
| 2 | EU - ESRR | 219.463,79 | 219.463,79 | 52,46 |
| 3 | Ministrstvo za infrastrukturo | 54.865,95 | 54.865,95 | 13,11 |
| 4 | SKUPAJ | 418.352,85 | 418.352,85 | 100 |

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Republika Slovenija – Ministrstvo za infrastrukturo v višini 80% upravičenih stroškov investicije. Za izvedbo investicije bo MO Ptuj zagotovila **144.023,11 EUR** lastnih sredstev iz občinskega proračuna (v letu 2018)in s tem v primeru pridobitve nepovratnih sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in Ministrstva za infrastrukturo zagotovila zaprto finančno konstrukcijo. Sredstva v proračunu so zagotovljena na proračunski postavki 6561.

## Terminski plan izvedbe investicije

Tabela 7: Terminski plan izvedbe investicije

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **AKTIVNOST** | **ZAČETEK** | **KONEC** |
| Priprava projektne naloge (izposoja koles, izvedba kolesarskih povezav) | 02/2017 | 09/2017 |
| Priprava investicijske dokumentacije (DIIP, novelacija) | 09/ 2017 | 05/2018 |
| Prijava na povabilo ZMOS – 1. faza | 11/2017 | 11/2017 |
| Priprava projektne dokumentacije - PZI | 02/2018 | 05/2018 |
| Prijava na 2. fazo - MzI | 05/2018 | 05/2018 |
| Izvedba JN za izbiro izvajalca del | 05/2018 | 06/2018 |
| Izvedba JN za nabavo opreme | 05/2018 | 07/2018 |
| Izvedba gradbenih in obrtniških del | 07/2018 | 08/2018 |
| Nabava in montaža opreme | 07/2018 | 08/2018 |
| Promocija, informiranje in obveščanje | 01/2018 | 08/2018 |
| Tehnični pregled | 08/2018 | 08/2018 |
| Predaja v uporabo | 08/2018 | 08/2018 |

## Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj na odseku 1 s sistemom izposoje koles, ki bo za uporabnike brezplačen. Brez zagotovitve javnih virov investicije ni možno izvesti.

Upravljalec javnega sistema za izposojo koles bodo Javne službe Ptuj d.o.o. Na podlagi projektne naloge Vzpostavitev sistema za izposojo koles v Mestni občini Ptuj pričakujemo, da bodo nastali okvirni stroški upravljanja in vzdrževanja samega sistema v višini 10.000 EUR na leto.

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

* zmanjšanje onesnaženosti v mestu zaradi povečanega kolesarskega prometa,
* urejene prometne površine in varnost v (kolesarskem) prometu spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost,
* izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
* prispevek k boljšemu zdravju ljudi in k večjim prihrankov za mobilnost.

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

# ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljne priprave investicijske, projektne in druge dokumentacije s časovnim načrtom

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije. Ker je vrednost projekta po stalnih cenah in vključenim DDV nižja od 500.000,00 EUR priprava investicijskega programa ni potrebna. Za prijavo projekta na 2. fazo, ki jo vodi Ministrstvo za infrastrukturo, je bila potrebna priprava projektne dokumentacije, ki pa je pokazala povišanje vrednosti investicije za več kot 20 % in potrebo po nekaterih vsebinskih spremembah projekta. Skladno s 6. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je za takšne spremembe potrebno pripraviti novelacijo investicijskega dokumenta.

Ker projekt ne ustvarja neposrednih prihodkov, se kot koristi projekta upoštevajo zmanjšani eksterni stroški zaradi zmanjšane uporabe osebnega avtomobila ter zaradi povečanja zdravja prebivalcev. V tem kontekstu je prikazana primerjava variant »z investicijo« in »brez investicije«.

Projekt predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto in ima jasno opredeljene cilje, skladne s finančnim mehanizmom Celostnih teritorialnih naložb (CTN) v okviru izvajanja evropske kohezijske politike, prednostna naloga 4.4. Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi ukrepi. Projekt je skladen tudi s Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Ptuj in s Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj.

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

# Projekcije prihodkov in stroškov poslovanja po izvedeni investiciji

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj na odseku 1 s sistemom izposoje koles, ki bo za uporabnike brezplačen. Brez zagotovitve javnih virov investicije ni možno izvesti.

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

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

## Prihodki

Prihodkov investicija ne ustvarja.

## Stroški

Stroški vzdrževanja kolesarske povezave s sistemom izposoje koles so ocenjeni v višini 15.586,12 EUR letno. Za leto 2018 upoštevamo te stroške v drugi polovici leta po končani investiciji, za obdobje štirih mesecev, v višini 5.195,37 EUR.

Stroški zajemajo:

* Stroške upravljanja sistema izposoje koles (4 postaje, skupno 20 koles), ki poleg upravljanja sistema vključuje še vzdrževanje, servisiranje IKT podpore sistema. Na letni ravni znašajo ti stroški 2.400,00 EUR in 200,00 EUR na mesec. V letu 2018 se upoštevajo le štirje meseci, po končani investiciji, v višini 800,00 EUR.
* Stroški vzdrževanja, servisiranja sistema izposoje koles (elektrika, popravila, prevoz koles ipd.) znašajo 3.400,08 EUR na leto (283,34 EUR/mesec), v letu 2018 pa predstavljajo štirimesečni strošek v višini 1.133,36 EUR.
* Stroški zaposlenega, ki skrbi za prerazporejanje koles znaša 4.286,04 na leto in 1.428,68 za investicijsko leto. Po statističnih podatkih (SURS, SI-STAT) je povprečna mesečna bruto plača za zaposlenega, po Standardni klasifikaciji dejavnosti (SKD) za vzdrževanje objektov in hišniško dejavnost, znašala 1.082,33 EUR. Povprečno število mesečnih ur zaposlenega je 170 ur. Ocenjujemo, da bo zaposleni 2 uri na dan, 7 dni v tednu, to je 56 ur na mesec porabil za to delo, kar je okvirno 33% od skupnega števila mesečnih ur. Plača te osebe tako znaša 357,17 EUR na mesec.
* Stroški letno zimskega vzdrževanja kolesarske povezave so ocenjeni v višini 5.500,00 EUR na leto, v letu 2018 se upošteva polletno obdobje, kar znaša 1.833,33 EUR.

## Skupna tabela prihodkov in stroškov

Prihodkov investicija ne ustvarja, zato so v tabeli prikazani le stroški.

Tabela 8: Stroški investicijskega vzdrževanja

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Stroški investicijskega vzdrževanja | | | | |
| Stroški upravljanja sistema izposoje koles (EUR) | Stroški vzdrževanja, servisiranja sistema izposoje koles (EUR) | Stroški zaposlenega, ki skrbi za prerazporejanje koles (EUR) | Stroški letno zimskega vzdrževanja kolesarske povezave (EUR) | **SKUPAJ** |
| 0 | 2018 | 800,00 | 1.133,36 | 1.428,68 | 1.833,33 | **5.195,37** |
| 1 | 2019 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 2 | 2020 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 3 | 2021 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 4 | 2022 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 5 | 2023 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 6 | 2024 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 7 | 2025 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 8 | 2026 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 9 | 2027 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 10 | 2028 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 11 | 2029 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 12 | 2030 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 13 | 2031 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 14 | 2032 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 15 | 2033 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 16 | 2034 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 17 | 2035 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 18 | 2036 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 19 | 2037 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 20 | 2038 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 21 | 2039 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 22 | 2040 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 23 | 2041 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 24 | 2042 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| 25 | 2043 | 2.400,00 | 3.400,08 | 4.286,04 | 5.500,00 | **15.586,12** |
| **SKUPAJ** | | **60.800,00** | **86.135,36** | **108.579,68** | **139.333,33** | **394.848,37** |

# Vrednotenje drugih stroškov in koristi

## Finančna analiza

Namen finančne analize je izračun kazalnikov finančnih rezultatov projekta z vidika investitorja.

Izhodišča, omejitve in predpostavke:

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

* Pri izračunu upravičenosti naložbe je upoštevan 4 % diskontni faktor, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS št. 60/2006, 54/2010, 27/2016).
* Opazovano obdobje, za katerega je opravljen izračun rentabilnosti je do leta 2043. Upoštevana ekonomska doba je 25 let.
* Vrednotenje projekta je opravljeno po stalnih cenah maj 2018. Investicijski stroški so prikazani z ddv. Ostanek vrednosti je 0,00 EUR (skladno z dokumentom »Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects«).
* Vse vrednosti so podane v EUR.

Tabela 9: Finančni tok investicije

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| VREDNOSTI V **STALNIH** CENAH (v EUR) | | | | | | |  | DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR) | | | | | | | 4% | |
| Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Investicijski stroški v stalnih cenah | Operativni stroški | Prihodki | Ostanek vrednosti | Neto  denarni tok |  | Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Investicijski stroški | Operativni stroški | Prihodki | Ostanek vrednosti | Neto  denarni tok | |
| 0 | 2018 | 418.352,85 | 5.195,37 | 0,00 | 0,00 | -423.548,22 |  | 0 | 2018 | 418.352,85 | 5.195,37 | 0,00 | 0,00 | -423.548,22 | |
| 1 | 2019 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 1 | 2019 | 0,00 | 14.986,65 | 0,00 | 0,00 | -14.986,65 | |
| 2 | 2020 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 2 | 2020 | 0,00 | 14.410,24 | 0,00 | 0,00 | -14.410,24 | |
| 3 | 2021 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 3 | 2021 | 0,00 | 13.856,00 | 0,00 | 0,00 | -13.856,00 | |
| 4 | 2022 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 4 | 2022 | 0,00 | 13.323,08 | 0,00 | 0,00 | -13.323,08 | |
| 5 | 2023 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 5 | 2023 | 0,00 | 12.810,65 | 0,00 | 0,00 | -12.810,65 | |
| 6 | 2024 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 6 | 2024 | 0,00 | 12.317,94 | 0,00 | 0,00 | -12.317,94 | |
| 7 | 2025 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 7 | 2025 | 0,00 | 11.844,17 | 0,00 | 0,00 | -11.844,17 | |
| 8 | 2026 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 8 | 2026 | 0,00 | 11.388,63 | 0,00 | 0,00 | -11.388,63 | |
| 9 | 2027 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 9 | 2027 | 0,00 | 10.950,60 | 0,00 | 0,00 | -10.950,60 | |
| 10 | 2028 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 10 | 2028 | 0,00 | 10.529,42 | 0,00 | 0,00 | -10.529,42 | |
| 11 | 2029 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 11 | 2029 | 0,00 | 10.124,45 | 0,00 | 0,00 | -10.124,45 | |
| 12 | 2030 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 12 | 2030 | 0,00 | 9.735,04 | 0,00 | 0,00 | -9.735,04 | |
| 13 | 2031 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 13 | 2031 | 0,00 | 9.360,62 | 0,00 | 0,00 | -9.360,62 | |
| 14 | 2032 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 14 | 2032 | 0,00 | 9.000,60 | 0,00 | 0,00 | -9.000,60 | |
| 15 | 2033 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 15 | 2033 | 0,00 | 8.654,42 | 0,00 | 0,00 | -8.654,42 | |
| 16 | 2034 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 16 | 2034 | 0,00 | 8.321,56 | 0,00 | 0,00 | -8.321,56 | |
| 17 | 2035 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 17 | 2035 | 0,00 | 8.001,50 | 0,00 | 0,00 | -8.001,50 | |
| 18 | 2036 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 18 | 2036 | 0,00 | 7.693,75 | 0,00 | 0,00 | -7.693,75 | |
| 19 | 2037 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 19 | 2037 | 0,00 | 7.397,83 | 0,00 | 0,00 | -7.397,83 | |
| 20 | 2038 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 20 | 2038 | 0,00 | 7.113,30 | 0,00 | 0,00 | -7.113,30 | |
| 21 | 2039 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 21 | 2039 | 0,00 | 6.839,71 | 0,00 | 0,00 | -6.839,71 | |
| 22 | 2040 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 22 | 2040 | 0,00 | 6.576,65 | 0,00 | 0,00 | -6.576,65 | |
| 23 | 2041 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 23 | 2041 | 0,00 | 6.323,70 | 0,00 | 0,00 | -6.323,70 | |
| 24 | 2042 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 24 | 2042 | 0,00 | 6.080,48 | 0,00 | 0,00 | -6.080,48 | |
| 25 | 2043 | 0,00 | 15.586,12 | 0,00 | 0,00 | -15.586,12 |  | 25 | 2043 | 0,00 | 5.846,62 | 0,00 | 0,00 | -5.846,62 | |
|  | Skupaj | 418.352,85 | 394.848,37 | 0,00 | 0,00 | -813.201,22 |  |  | Skupaj | 418.352,85 | 248.682,98 | 0,00 | 0,00 | -667.035,83 | |

**Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi**

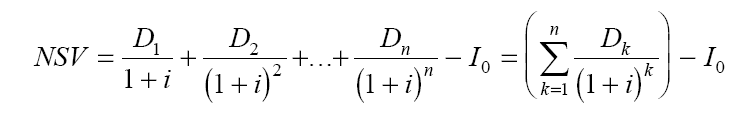
Kazalnika uspešnosti pri finančni analizi sta finančna neto sedanja vrednost in finančna interna stopnja donosnosti.

**Neto sedanja vrednost**

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

Eno od najpogosteje uporabljenih meril za presojanje smiselnosti investicijskega projekta je njegova neto sedanja vrednost. To dobimo tako, da vse bodoče donose *Dk* z uporabo izbrane diskontne stopnje *i* reduciramo na začetni trenutek in od tako dobljene vrednosti odštejemo investicijski vložek *I0*, kar bi v simboličnem zapisu za investicijo, ki ima samo vložek na začetku življenjske dobe investicije pomenilo:

* Vrednost investicije - I0 = 418.352,85 €
* Diskontna stopnja – i = 4 %
* Trajanje investicije – n = 25 let
* Prihodek po investiciji: 0 €



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

**Kot pričakovano je neto sedanja vrednost investicije (FNSV) negativna in znaša - 667.035,83 EUR.**

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

Relativna neto sedanja vrednost je (RNSV) **-1,5944.**

Temeljni namen investicije ni ustvarjanje dobička temveč ureditev varne in urejene kolesarske povezave s sistemom izposoje koles in vzpostavitev nove urbane kvalitete ter prispevek k povečanju aktivne mobilnosti in izboljšanje kakovosti življenja v Mestni občini Ptuj.

**Izračun finančne vrzeli**

**Tabela 10:** Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

|  |  |
| --- | --- |
|  | v EUR |
| Skupni investicijski stroški (nediskontirani) | 418.352,85 |
| Od tega upr. javni stroški (EC) - v STALNIH cenah | 342.912,17 |
| Diskontirani investicijski stroški (DIC) | 418.352,85 |
| Diskontirani neto prihodki (DNR) | -248.682,98 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | če je DNR>0: | če je DNR<0: |
| 1a) Najvišji upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR): | 667.035,83 | 418.352,85 |
| 1b) Finančna vrzel (R=EE/DIC): | **159,44%** | **100,00%** |
| 2) Izračun pripadajočega zneska (DA=EC\*R): | 546.750,68 | 342.912,17 |
| 3a) Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa): | 80% | 80% |
| **3b) Izračun najvišjega zneska EU (DA\*Crpa):** | **437.400,54** | **274.329,74** |

**Obrazložitev:**

* Upravičeni stroški po stalnih cenah znašajo 342.912,17 EUR
* Najvišja stopnja sofinanciranja EU iz ESRR je 80%
* DNR je manjši od 0
* Glede na vse upoštevane prihodke iz naslova investicije in višino upravičenih izdatkov, finančne vrzeli in DNR smo prišli do maksimalne subvencije 274.329,74 EUR.

**IZRAČUN FINANČNE VRZELI**

**R=maks.EE/DIC**

**R = (418.352,85/418.352,85) \* 100 = 100,00%**

Za izračun finančne vrzeli smo upoštevali upravičene stroške investicije (EE), ki znašajo 418.352,85 EUR in jih razdelili z diskontiranimi investicijskimi stroški (DIC), ki znašajo 418.352,85 in tako izračunali, da znaša finančna vrzel 100,00%.

*KORAKI ZA DOLOČITEV ZNESKA SUBVENCIJE*

• korak: Izračun stopnje primanjkljaja v financiranju (R):

**R=maks.EE/DIC**

**R = (418.352,85/418.352,85) \* 100 = 100,00%**

Pri čemer so: maks. EE *najvišji upravičeni stroški* = DIC-DNR

DIC *diskontirani stroški naložbe*,

DNR *diskontirani neto prihodki* = diskontirani prihodki-diskontirani operativni stroški+ diskontirana preostala vrednost

• korak: Izračun zneska (DA) »decision amount« na podlagi določitve Komisije, tj. »zneska, za katerega se uporablja stopnja sofinanciranja za prednostno os«

**DA=EC\*R**

**DA = 342.912,17\* 100% = 342.912,17**

Pri čemer so: EC upravičeni stroški.

• korak: Izračun najvišjega zneska EU:

**donacija EU=DA\*maks.CRpa**

**donacija EU = 342.912,17\* 80% = 274.329,74**

Pri čemer je: maks. CR najvišja stopnja sofinanciranja, ki je določena za prednostno os v odločitvi Komisije o sprejetju operativnega programa.

Finančna vrzel (R) je 100,00%, ker znašajo upravičeni izdatki (EE) 418.352,85 EUR, diskontirani investicijski stroški (DIC) pa 418.352,85 EUR.

Na podlagi tega znaša znesek DA 342.912,17 EUR, najvišji znesek sofinanciranja EU je 80%, kar predstavlja 274.329,74EUR.

## Ekonomska analiza

Namen ekonomske analize je **ocena vplivov izvedbe projekta na širše družbeno-ekonomsko okolje**. V okviru ekonomske analize se namreč ugotovi, ali je družba v boljšem položaju, če se projekt izvede, ker njegove koristi presegajo stroške. Hkrati pa se ugotovi tudi, ali je projekt upravičen do sofinanciranja. Le v primeru, če je vpliv projekta pozitiven, je upravičen do sofinanciranja. V ekonomski analizi je ocenjen prispevek projekta h gospodarskemu razvoju družbe. Izdelana je v imenu vse družbe in ne le z vidika lastnika infrastrukture kakor v finančni analizi.

Osnovo za izračun kazalnikov ekonomske učinkovitosti predstavljajo parametri, upoštevani v finančni analizi, ki so nadgrajeni še s parametri proučevanja vpliva projekta na širše okolje in jih je mogoče kvantificirati v denarju (družbene koristi). Uporabljeni dodatni parametri predstavljajo možne vplive izvedbe projekta na širše okolje. V tem primeru je proučevan vpliv projekta na nivoju lokalne skupnosti.

Za vrednostno oceno koristi, ki bi jih lahko upoštevali v ekonomski analizi, ni na razpolago ustreznih kriterijev, ki bi ustrezali slovenskemu prostoru in zagotovili primerno vrednotenje ekonomskih učinkov investicije in primerljivost med projekti, zato smo izhajali iz izkustvenih vrednosti pričakovanih letnih koristi.

Izhodišča, omejitve in predpostavke:

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

* Investicijski stroški so prikazani brez ddv.

Za skupno oceno javnih koristi investicije izhajamo iz naslednjih predpostavk:

* **Javno dobro – okoljske koristi**:

Z ureditvijo kolesarske infrastrukture se bodo zmanjšali tudi negativni vplivi na okolje. Z investicijo bo urejena sklenjena kolesarska povezava za zagotavljanje dnevne mobilnosti in vzpostavljen sistem izposoje koles za občane in obiskovalce mesta, kar bo vplivalo na zmanjšanje avtomobilskega prometa in s tem posledično na zmanjšanje emisij hrupa, izpušnih plinov, prašnih delcev. Ocenjujemo, da bodo prihranki iz naslova okoljskih koristi znašali 19.500,00 EUR na letnem nivoju.

* **Javno dobro – zdravje:**

Z vzpostavljanjem infrastrukture za kolesarje bo investitorka vplivala na dvig aktivne mobilnosti občanov in s tem k bolj zdravemu načinu življenja med prebivalci. Premajhna telesna dejavnost oziroma vse bolj sedeči življenjski slog predstavlja resno tveganje za pojav različnih bolezni. Aktivna mobilnost, kot je kolesarjenje, bistveno prispeva k dvigu telesne dejavnosti. Predvsem otroci bodo lahko s kolesarjenjem dvignili svojo telesno dejavnost, saj bodo na voljo varne kolesarske povezave. Na ta račun se bo zmanjšalo število obolenj, ki so posledica neaktivnega, sedečega, življenjskega sloga in strošek nakupa zdravil ter zdravstvene oskrbe, kar pomeni prihranek na področju zdravstva. Po podatkih CPS je predstavljal kolesarski promet leta 2016 7% kolesarjev oz. 1.620 prebivalcev Mestne občine Ptuj. Povprečna cena za obisk oz. pregled pri zdravniku je 15,00 EUR. Družbene prihranke, zaradi manjšega obiska pri zdravnikih na račun kolesarjenja oz. aktivne mobilnosti, ocenjujemo v višini 24.300,00 EUR letno.

* **Javno dobro – priseljevanje:**

Varna, udobna in urejena kolesarska povezava s 4 postajami za izposojo koles in s tem lažja, bolj varna in hitrejša dostopnost različnih predelov mesta s kolesom bo zagotavljala višjo kvaliteto bivanja občanov in vplivala na povečanje priseljevanja v Mestno občino Ptuj (ocena: 2 delovno aktivni osebi do leta 2043), kar pomeni, da občina s povečanjem števila priseljenih pridobi dodatna sredstva iz naslova dohodnine zaposlenih (vsaka občina dobi, po zakonu o občinah, 30% od dohodnine zaposlenega). Povprečna mesečna bruto plača za leto 2016 znaša 1.584,66 EUR. Ceno 5.704,78 EUR/leto za 2 delovno aktivna prebivalca smo dobili na podlagi povprečne bruto plače v obdobju enega leta (19.015,92 EUR/leto/osebo). Od tega smo upoštevali 50 % davkov in prispevkov, torej 19.015,92 EUR \* 0,5 = 9.507,96 EUR. Po zakonu občina prejme 30% od dohodnine, kar znaša 9.507,96 EUR \* 0,3= 2.852,39 EUR po osebi na leto.

* **Porast potrošnje na vplivnem območju kolesarske povezave:**

Ocenjujemo, da bo zaradi varne in urejene kolesarske povezave porast kolesarjev z obstoječih 7% na 9% na letni ravni (porast za 463 kolesarjev/leto). Ocenjujemo, da obiskovalec starega mestnega jedra z zaledjem na tem območju povprečno porabi 10,00 EUR na dan. Porast potrošnje, zaradi povečanega števila kolesarjev, bo znašala 4.630,00 EUR na letni ravni.

Zaradi investicije bo omogočena večja in boljša dostopnost do ponudbe v starem mestnem jedru in v naselju Ptuj ob upoštevanju dejstva, da se staro mestno jedro postopoma zapira za promet z avtomobili.

Skupaj družbene koristi: **1.371.414,42 EUR.**

Tabela 11: Ocena družbenih prihodkov

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Družbeni prihodki | | | | |
| Javno dobro - okoljske koristi (EUR) | Javno dobro - zdravje (EUR) | Javno dobro - priseljevanje (EUR) | Porast potrošnje na vplivnem območju kolesarske povezave (EUR) | **SKUPAJ** |
| 0 | 2018 | 6.500,00 | 8.100,00 | 1.901,59 | 1.543,33 | **18.044,92** |
| 1 | 2019 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 2 | 2020 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 3 | 2021 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 4 | 2022 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 5 | 2023 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 6 | 2024 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 7 | 2025 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 8 | 2026 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 9 | 2027 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 10 | 2028 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 11 | 2029 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 12 | 2030 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 13 | 2031 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 14 | 2032 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 15 | 2033 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 16 | 2034 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 17 | 2035 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 18 | 2036 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 19 | 2037 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 20 | 2038 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 21 | 2039 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 22 | 2040 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 23 | 2041 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 24 | 2042 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| 25 | 2043 | 19.500,00 | 24.300,00 | 5.704,78 | 4.630,00 | **54.134,78** |
| **SKUPAJ** | | **494.000,00** | **615.600,00** | **144.521,09** | **117.293,33** | **1.371.414,42** |

Tabela 12: Ekonomski tok investicije

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| VREDNOSTI V **STALNIH** CENAH (v EUR) | | | | | | |  | DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR) | | | | | | 5% |
| Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Investicijski stroški v stalnih cenah | Operativni stroški | Prihodki | Ostanek vrednosti | Neto  denarni tok |  | Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Investicijski stroški | Operativni stroški | Prihodki | Ostanek vrednosti | Neto  denarni tok |
| 0 | 2018 | 342.912,17 | 5.195,37 | 18.044,92 | 0,00 | -330.062,62 |  | 0 | 2018 | 342.912,17 | 5.195,37 | 18.044,92 | 0,00 | -330.062,62 |
| 1 | 2019 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 1 | 2019 | 0,00 | 14.843,92 | 51.556,93 | 0,00 | 36.713,01 |
| 2 | 2020 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 2 | 2020 | 0,00 | 14.137,07 | 49.101,84 | 0,00 | 34.964,77 |
| 3 | 2021 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 3 | 2021 | 0,00 | 13.463,88 | 46.763,66 | 0,00 | 33.299,78 |
| 4 | 2022 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 4 | 2022 | 0,00 | 12.822,74 | 44.536,82 | 0,00 | 31.714,08 |
| 5 | 2023 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 5 | 2023 | 0,00 | 12.212,13 | 42.416,02 | 0,00 | 30.203,88 |
| 6 | 2024 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 6 | 2024 | 0,00 | 11.630,60 | 40.396,21 | 0,00 | 28.765,60 |
| 7 | 2025 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 7 | 2025 | 0,00 | 11.076,76 | 38.472,58 | 0,00 | 27.395,81 |
| 8 | 2026 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 8 | 2026 | 0,00 | 10.549,30 | 36.640,55 | 0,00 | 26.091,25 |
| 9 | 2027 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 9 | 2027 | 0,00 | 10.046,95 | 34.895,76 | 0,00 | 24.848,81 |
| 10 | 2028 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 10 | 2028 | 0,00 | 9.568,53 | 33.234,06 | 0,00 | 23.665,53 |
| 11 | 2029 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 11 | 2029 | 0,00 | 9.112,88 | 31.651,48 | 0,00 | 22.538,60 |
| 12 | 2030 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 12 | 2030 | 0,00 | 8.678,93 | 30.144,27 | 0,00 | 21.465,34 |
| 13 | 2031 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 13 | 2031 | 0,00 | 8.265,65 | 28.708,83 | 0,00 | 20.443,18 |
| 14 | 2032 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 14 | 2032 | 0,00 | 7.872,05 | 27.341,74 | 0,00 | 19.469,69 |
| 15 | 2033 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 15 | 2033 | 0,00 | 7.497,19 | 26.039,75 | 0,00 | 18.542,56 |
| 16 | 2034 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 16 | 2034 | 0,00 | 7.140,18 | 24.799,77 | 0,00 | 17.659,59 |
| 17 | 2035 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 17 | 2035 | 0,00 | 6.800,17 | 23.618,83 | 0,00 | 16.818,65 |
| 18 | 2036 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 18 | 2036 | 0,00 | 6.476,35 | 22.494,12 | 0,00 | 16.017,76 |
| 19 | 2037 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 19 | 2037 | 0,00 | 6.167,96 | 21.422,97 | 0,00 | 15.255,01 |
| 20 | 2038 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 20 | 2038 | 0,00 | 5.874,24 | 20.402,83 | 0,00 | 14.528,58 |
| 21 | 2039 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 21 | 2039 | 0,00 | 5.594,52 | 19.431,27 | 0,00 | 13.836,75 |
| 22 | 2040 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 22 | 2040 | 0,00 | 5.328,11 | 18.505,97 | 0,00 | 13.177,85 |
| 23 | 2041 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 23 | 2041 | 0,00 | 5.074,39 | 17.624,73 | 0,00 | 12.550,34 |
| 24 | 2042 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 24 | 2042 | 0,00 | 4.832,76 | 16.785,46 | 0,00 | 11.952,70 |
| 25 | 2043 | 0,00 | 15.586,12 | 54.134,78 | 0,00 | 38.548,66 |  | 25 | 2043 | 0,00 | 4.602,62 | 15.986,15 | 0,00 | 11.383,53 |
|  | Skupaj | 342.912,17 | 394.848,37 | 1.371.414,42 | 0,00 | 633.653,88 |  |  | Skupaj | 342.912,17 | 224.865,28 | 781.017,51 | 0,00 | 213.240,06 |

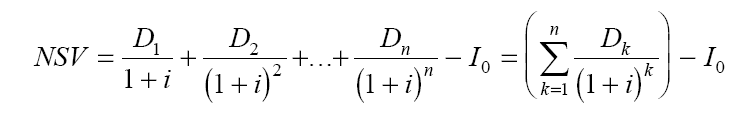
**Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi**

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

Vrednost investicije brez DDV: 342.912,17 €

Ekonomska doba investicije: 25 let

Diskontna stopnja: 5 %



**Ekonomska neto sedanja vrednost investicije (ENSV) znaša 213.240,06 EUR**

Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) je **10,774 %.**

Relativna neto sedanja vrednost znaša (RNSV) **0,6219.**

Investicija se povrne **med 11. in 12. letom.**

Razmerje med koristmi in stroški znaša **1,38**.

Vsi izračunani ekonomski kazalniki kažejo na pozitivni vpliv izvedbe investicije na širše družbeno okolje. To pomeni, da so družbeno-ekonomske koristi izvedbe projekta večje kot so stroški zanj.

**Glede na pozitivno neto sedanjo vrednost in pozitivno interno stopnjo donosa pri ekonomski analizi je investicija v Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1 upravičena.**

# ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

## Analiza tveganj

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

Tveganja lahko razdelimo na:

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

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

**Finančna tveganja:** Pokritje investicije in zaprta finančna konstrukcija pomeni veliko tveganje za občino, saj brez nepovratne pomoči ne bo možno zapreti finančne konstrukcije projekta. Tveganje plačilne sposobnosti se skuša obvladati z načrtovanjem denarnih tokov.

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

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

## Analiza občutljivosti

Cilj te analize je opredelitev kritičnih spremenljivk projekta. To izvedemo s spreminjanjem spremenljivk projekta za določen odstotek in potem opazujemo posledice teh sprememb na kazalnike ekonomskih učinkov. Z analizo občutljivosti ugotavljamo kateri so kritični parametri načrtovane investicije. Spremenljivke spreminjamo posamično, pri tem ohranimo ostale parametre nespremenjene.

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

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

Na podlagi upoštevanja priporočil Priročnika za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov (december 2014), da se kot kritične obravnavajo spremenljivke, katerih 1% sprememba (pozitivna ali negativna) povzroči ustrezno 1% spremembo osnovne neto sedanje vrednosti (NSV), imata največji vpliv na izračunane parametre sprememba investicijskih stroškov in pričakovanih družbenih učinkov oziroma ekonomskih koristi. Zato je še posebej pomembno investicijo izvesti v okviru načrtovanih vrednosti oziroma z minimalnimi odstopanji.

Tabela 13: Spremembe ključnih spremenljivk

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Preizkušena spremenljivka** | **ENSV** |  | **Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti**  **(%) +/-** | **EIRR (%)** |  | **Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-** |
| **Osnovni izračun** | **213.240,06** | **100,00%** |  | **10,774** | **100,00%** |  |
| Povečanje investicije za 1% | 209.810,94 | 98,39 | 1,61 | 10,635 | 98,71 | 1,29 |
| Zmanjšanje investicije za 1% | 216.669,18 | 101,61 | -1,61 | 10,916 | 101,32 | -1,32 |
| Povečanje operativnih stroškov za 1% | 210.991,40 | 98,95 | 1,05 | 10,717 | 99,47 | 0,53 |
| Zmanjšanje operativnih stroškov za 1% | 215.488,71 | 101,05 | -1,05 | 10,831 | 100,53 | -0,53 |
| Povečanje ekonomskih koristi za 1% | 221.050,23 | 103,66 | -3,66 | 10,971 | 101,83 | -1,83 |
| Zmanjšanje ekonomskih koristi za 1% | 205.429,88 | 96,34 | 3,66 | 10,576 | 98,16 | 1,84 |

# Predstavitev in razlaga rezultatov

Cilj projekta je vzpostaviti smiselno, varno in udobno kolesarsko povezavo v naselju Ptuj z uvedbo sistema izposoje koles. Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad na Ptuju. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (JPP, kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila,...) bomo znižali eksterne stroške prometa na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj

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

Ocenjena vrednost investicije znaša **418.352,85 EUR.**

Iz analize izhaja, da je pri 5% diskontni stopnji ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) pozitivna in znaša 213.240,06EUR, ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) znaša 10,774 %.

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

Zato je odločitev investitorja za ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj – odsek 1v celoti utemeljena. Investicija je opredeljena v Načrtu razvojnih programov 2017-2020. Sredstva v proračunu so zagotovljena na proračunski postavki 6561.

Smatramo, da je načrtovani projekt primeren za realizacijo in ima dolgoročno gledano tudi pozitivne družbeno ekonomske učinke, ki pa se jih težko ovrednoti z denarjem.

Družbene koristi so:

* zmanjšanje onesnaženosti v mestu zaradi povečanega kolesarskega prometa,
* urejene prometne površine in varnost v (kolesarskem) prometu spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost,
* izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
* prispevek k boljšemu zdravju ljudi in k večjim prihrankom za mobilnost.

**Na podlagi vseh navedenih postopkov ocenjujemo, da je ta naložba družbeno-ekonomsko upravičena.**

**Opomba:** Vse analize in izračuni so bili opravljeni z vso skrbnostjo in na podlagi vseh trenutno razpoložljivih podatkov, pridobljenih s strani Mestne občine Ptuj in z lastnim poizvedovanjem. Tako izračunani rezultati so močno odvisni od uporabljenih vhodnih podatkov in lahko kot taki v realnosti odstopajo od izračunanih vrednosti.

1. Namen Smernic je lokalnim skupnostim podati priporočila za umeščanje in projektiranje kolesarske infrastrukture v urbanih naseljih. [↑](#footnote-ref-1)