



OBČINA LENART

Trg osvoboditve 7, 2230 LENART V SLOV. GOR.
Telefon: 02/729-13-10, fax: 02/720-73-52

Številka: 322-8/2017
Datum: 07. 11. 2017

SKLEP O POTRĐITVI INVESTICIJSKEGA PROGRAMA ZA PROJEKT UREDITEV DRŽAVNIH CEST IN TREH OBSTOJEČIH KRIŽIŠČ V STRNJENEM OBMOČJU MESTA LENART

PREDLAGATELJ: Župan Občine Lenart
GRADIVO PRIPRAVIL: Občinska uprava

Na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4 in 110/11-ZDIU12), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/2010), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, sprememb 54/2010 in 27/2016) ter na podlagi 16. člena Statuta Občine Lenart (MUV, št. 14/2010 in 8/2011), 23. člena Poslovnika Občinskega sveta Občine Lenart (MUV7/2007), je Občinski svet Občine Lenart na 16. redni seji, dne 16.11.2017 prejel Sklep o potrditvi Investicijskega programa za projekt Ureditev državnih cest in treh obstoječih križišč v strnjnem območju mesta Lenart, kot je predložen.

Na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4 in 110/11-ZDIU12), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/2010), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/2006, sprememb 54/2010 in 27/2016) ter na podlagi 16. člena Statuta Občine Lenart (MUV, št. 14/2010 in 8/2011), 23. člena Poslovnika Občinskega sveta Občine Lenart (MUV7/2007), je Občinski svet Občine Lenart na 16. redni seji, dne 16.11.2017 sprejel

**SKLEP O POTRĐITVI INVESTICIJSKEGA PROGRAMA ZA PROJEKT
UREDITEV DRŽAVNIH CEST IN TREH OBSTOJEČIH KRIŽIŠČ V STRNJENEM
OBMOČJU MESTA LENART**

1. člen

Občinski svet Občine Lenart se je seznanil z Investicijskim programom (IP) za projekt Ureditev državnih cest in treh obstoječih križišč v strnjenem območju mesta Lenart, ki ga je v sodelovanju z Občinsko upravo Občine Lenart izdelala Razvoja agencija Slovenske gorice d.o.o. ter ocenil, da je investicija primerno prikazana in izvedljiva. Podatki in informacije so zadostni, da se lahko pričakuje učinke, kot so predvideni v obravnavanem dokumentu.

2. člen

Vrednost projekta znaša 2.885.680,48 EUR (z vključenim DDV) in se bo izvajala skladno s časovnim načrtom v letu 2018.

Vire financiranja zagotavljajo:

- 1.522.352,64 EUR Ministrstvo za infrastrukturo, RS, nosilka investicije in
- lastna sredstva Občine Lenart v znesku 1.363.327,84 EUR.

Projekt je uvrščen v načrt razvojnih programov 2018 in bo poimensko in vrednostno ustrezno usklajen do oddaje zahtevka za izplačilo. Odobri se izvedba projekta.

3. člen

Občinski svet pooblašča župana Občine Lenart, da potrjuje morebitne spremembe in dopolnitve ali novelacije IP-a za projekt in se bo izvajala skladno s časovnim načrtom v letu 2018.

4. člen

Sklep prične veljati z dnem sprejetja na Občinskem svetu Občine Lenart.

Št: 322-8/2017

Datum: 07.11.2017

Župan Občine Lenart
mag. Janez Kramberger, dr. vet. med.



Vir fotografije: http://kraj.eu/slovenija/lenart_v_slov_goricah/slo

UREDITEV DRŽAVNIH CEST IN TREH OBSTOJEČIH KRIŽIŠČ V STRNJENEM OBMOČJU MESTA LENART

INVESTICIJSKI PROGRAM

Izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16



Lenart, 7. 11. 2017
Verzija 1.1



Kazalo

1.	UVODNO POJASNILO	3
1.1.	PREDSTAVITEV INVESTITORJA	4
1.2.	PREDSTAVITEV IZDELOVALCEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	4
1.3.	NAMEN IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	5
1.4.	POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	5
2.	POVZETEK IP	7
2.1.	CILJI INVESTICIJE	7
2.2.	SPISEK STROKOVNIH PODLAG	7
2.3.	VARIANTE	8
2.4.	ODGOVORNE OSEBE	9
2.5.	IZVEDBA INVESTICIJE	9
2.6.	STROŠKI IN VIRI	9
2.7.	REZULTATI IZRAČUNOV IN UPRAVIČENOST	10
3.	OSNOVNI PODATKI O DELEŽNIKIH	11
3.1.	INVESTITOR	11
3.2.	IZDELOVALCI INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	11
3.3.	PRIHODNJI UPRAVLJAVEC	12
4.	ANALIZA STANJA S PRIKAZOM POTREB	13
4.1.	ANALIZA STANJA ZA PODRAVSKO REGIJO	13
4.2.	ANALIZA STANJA ZA OBČINO LENART	15
4.3.	STANJE PROMETNE INFRASTRUKTURE V OBČINI LENART	19
4.4.	PRIKAZ POTREB, KI JIH BO INVESTICIJA ZADOVOLJEVALA	22
4.5.	USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI IN STRATEGIJAMI	23
5.	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	25
6.	TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	26
6.1.	SPLOŠNO	26
6.2.	TEHNIČNI PODATKI	26
6.3.	OPIS PROJEKTNIH REŠITEV	31
6.3.1.	OPIS IN UTEMELJITEV HORIZONTALNEGA IN VERTIKALNEGA POTEKA	31
6.3.2.	KRIŽIŠČA, PRIKLJUČKI IN BUS POSTAJALIŠČA	33
6.4.	OBSTOJEČI KOMUNALNI VODI IN NJIHOVA PREUREDITEV	33
6.4.1.	KANALIZACIJA	33
6.4.2.	CESTNA RAZSVETLJAVA	34
6.4.3.	VODOVOD	36
6.4.4.	DRUGI KOMUNALNI VODI	36

7. ANALIZA ZAPOSLENIH	37
8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA	38
9. ANALIZA LOKACIJE	40
10. ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE.....	41
11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE	42
11.1. NAČRT AKTIVNOSTI IN ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA	42
11.2. ANALIZA IZVEDLJIVOSTI.....	42
12. NAČRT FINANCIRANJA	43
13. PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA.....	45
14. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI	46
14.1. VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI	46
14.2. PRESOJA UPRAVIČENOSTI.....	46
15. ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	51
15.1. ANALIZA TVEGANJA.....	51
15.2. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI.....	51
16. PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	53

1.UVODNO POJASNILO

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016 (v nadaljevanju: Uredba), v svojem 13. členu določa, da je Investicijski program (v nadaljevanju: IP) s svojim tehnično-tehnološkim in ekonomskim delom strokovna podlaga za investicijsko odločitev.

IP, v skladu z določili prej navedene uredbe, obravnava podrobno razčlenjeno optimalno varianto, ki temelji na naslednji dokumentaciji:

- najmanj idejnem projektu po zakonu, ki ureja graditev objektov oziroma drugi idejni rešitvi kot tehnični, tehnološki ali drugi podlagi za pripravo investicijskega programa, ki mora vsebovati vse potrebne prvine in ugotovitve za čim realnejšo oceno vrednosti in izvedljivosti investicije;
- prostorskih aktih v primerih prostorskih ureditvenih pogojev (z opredeljenimi zahtevami za investicije, ki se nanašajo na optimalno varianto);
- tehnično-tehnološkem projektu s specifikacijo opreme;
- geoloških, geomehanskih, seizmoloških, vodnogospodarskih, ekoloških in drugih raziskavah ter analizah;
- dokazljivih virih financiranja.

Metodološke osnove, ki jih je potrebno pri pripravi IP upoštevati, so:

1. Določitev ciljev:
 - cilji se določijo na podlagi predhodno izvedenih analiz, evidentiranja potreb in možnosti ter načinov njihovega uresničevanja,
 - cilji morajo biti usklajeni s strategijami, nacionalnimi programi, programi Skupnosti ter zakoni in opredeljeni tako, da je mogoče ugotavljati in preverjati njihovo uresničevanje,
 - cilji morajo biti določeni tako, da je mogoče identificirati ekonomične in izvedljive različice za njihovo izvedbo;
2. Priprava predlogov variant za uresničevanje ciljev:
 - variante se med seboj lahko razlikujejo po različnih mogočih lokacijah, tehnično-tehnoloških rešitvah, obsegu, virih in načinih financiranja, rokih in dinamiki izvedbe, rezultatih in drugih pomembnejših delih investicije,
 - upoštevajo se tudi variante, ki so posledica vsebinskih razlik pri oddaji del ali načinov financiranja (na primer fazna gradnja, koncesije in druge oblike javno-zasebnega partnerstva),
 - za presojo izvedljivosti ciljev investicije se pričakovani učinki za projekt predstavijo najmanj s primerjavami stroškov in koristi v pogojih »z« investicijo (scenarij upošteva obravnavano varianto) ter izhodiščnega scenarija »brez« investicije in/ali minimalne alternative z upoštevanjem delnih izboljšav;
3. Opredelitev vrednostnega in fizičnega obsega stroškov in koristi vsake variante:
 - v ovrednotenje so vključeni stroški in koristi posameznih udeležencev v celotnem projektnem ciklu,
 - ocena količin temelji na predpisani dokumentaciji (predhodne idejne rešitve in študije, projektna dokumentacija, standardi in normativi dejavnosti, prostorski akti in druge osnove),
 - stroški in koristi, ki jih upoštevamo pri ocenjevanju v ekonomski dobi investicije, so: investicijski stroški, investicijsko in tekoče vzdrževanje, stroški obratovanja ter koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju, in nedenarne koristi (posredne in neposredne); stroški in koristi se ugotavljajo v finančni in ekonomski analizi po statični (za reprezentativno leto v ekonomski dobi) in dinamični metodi (za celotno ekonomsko dobo investicije) v obdobju, v katerem pričakujemo njihov nastanek,
 - izhodiščni podatki morajo biti usklajeni s podatki, s katerimi razpolagajo ali jih objavljajo nosilci javnih pooblastil,
 - predpostavke za projekcije morajo biti utemeljene in verodostojne,
 - vsi stroški in koristi, ki so izraženi v denarju, se obravnavajo na primerljivih osnovah (stalne cene, diskontiranje),

- vsaka varianta vsebuje izračun finančnih, ekonomskih in drugih kazalnikov učinkovitosti investicij ter opis rezultatov na podlagi meril, ki jih ni mogoče izraziti v denarju,
- pri ocenjevanju investicijskih projektov se uporablja splošna diskontna stopnja iz 8. člena te uredbe;
- 4. Ugotavljanje občutljivosti variant:
 - z analizo občutljivosti se opredeli kritične parametre investicijskega projekta, pri katerih so projekcije manj zanesljive, in sicer po vrstnem redu vplivanja na končni rezultat investicije oziroma po stopnjah tveganja (z analizo tveganja), ter
 - izkaže ugotovitve analize o mogočih vplivih na pričakovan končni rezultat oziroma o mogočih odmikih od projekcij;
- 5. Izbor najboljše variante in predstavitev izsledkov:
 - vsako varianto je treba presojati tudi z vidika najpomembnejših omejitvenih dejavnikov (finančnih, zakonskih, regionalnih, okoljevarstvenih, institucionalnih in drugih dejavnikov),
 - pri predstavitvi izsledkov morajo biti navedeni cilji, opis obravnavanih variant, primerjava variant, razlogi za izbiro najboljše (optimalne) variante ter način ocenjevanja izbire najboljše variante.

V skladu s 4. členom Uredbe je potrebno za investicijske projekte v vrednosti med 500.000,00 in 2.500.000 pripraviti najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP) in investicijski program (v nadaljevanju: IP).

Vrednost obravnavane investicije znaša 1.363.327,84 EUR z DDV (stalne cene z DDV, julij 2017).

DIIP je investitor izdelal novembra 2017 in predstavlja osnovo za izdelavo tega IP.

Občina Lenart je 20. 7. 2017 z Republiko Slovenijo, Ministrstvom za infrastrukturo podpisala Sporazum o sofinanciranju ureditve državnih cest in treh obstoječih križišč v strnjem območju mesta Lenart (št. DRSI 2431-17-000966/0, št. Občina Lenart 371-49/2016), v katerem RS nastopa kot investitor, Občina Lenart pa kot sofinancer. Občina Lenart pri predmetni investiciji prevzema del investicije, ki se nanaša na občinsko infrastrukturo (pločniki in kolesarske poti ob državnih cestah in krožnih križiščih, ki so predmet urejanja, cestna razsvetljava, kanalizacija in vodovod na območju urejanja).

1.1.PREDSTAVITEV INVESTITORJA

Investitor obravnavanega investicijskega projekta je Občina Lenart.

Občina Lenart je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi in Statutu Občine Lenart in je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena z zakonom, ki jo sestavlja 22 naselij: Črmljenšak, Dolge njive, Gradenšak, Hrastovec v Slovenskih goricah, Lenart v Slovenskih goricah, Lormanje, Močna, Nadbišec, Radehova, Rogoznica, Selce, Spodnja Voličina, Spodnje Partinje, Spodnji Porčič, Spodnji Žerjavci, Straže, Šetarova, Vinička vas, Zamarkova, Zavrh, Zgornja Voličina in Zgornji Žerjavci.

Investicija, ki je predmet tega IP se bo izvajala na območju mesta Lenart, Maistrova ulica 22.

1.2.PREDSTAVITEV IZDELOVALCEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Za izdelavo investicijske dokumentacije investicije je odgovorna Občinska uprava Občine Lenart.

Izdelovalec IP je Razvojna agencija Slovenske gorice d.o.o. (krajše: RASG).

RASG je ustanovljena l. 2007 in je območna razvojna agencija Območnega razvojnega partnerstva Slovenske gorice.

1.3. NAMEN IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Predmet urejanja je naslednja prometna infrastruktura:

- regionalna cesta R2 449/1543 priključek Lenart – Lenart, od km 0,690 do km 1,448,
- regionalna cesta R2 449/0315 Lenart – Gornja Radgona, od km 0,000 do km 0,180,
- regionalna cesta R2 433/1228 Lenart – Trate, od km 0,000 do km 0,214,
- regionalna cesta R2 433/1287 Senarska – Lenart, od km 3,930 do km 4,034.

Skupno se tako ureja 1,256 km regionalnih cest.

V okviru te ureditve je predvidena izgradnja treh krožnih križišč ter ureditev površin za pešce (2,72 km) in kolesarje (2,72 km). Istočasno se bodo izvedla potrebna vlaganja v kanalizacijsko (1,15 km) in vodovodno infrastrukturo (0,16 km) ter v cestno razsvetljavo (menjava 72 svetil, od tega 54 skupaj s kandelabri in dodatnih 15 talnih LED svetil) za zaokrožitev celotne investicije v javno infrastrukturo na strnjem območju mesta Lenart.

Splošni cilji investicije so:

- ureditev obravnavanih regionalnih cest in prilagoditev sodobnim prometnim standardom;
- podaljšanje življenjske dobe, prevoznosti in varnosti prometne infrastrukture;
- povečanje pretočnosti prometa in umirjanje prometa za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu;
- ureditev pločnikov za povečanje varnosti pešcev v prometu;
- posodobitev cestno-prometne opreme za povečanje varnosti pešcev v prometu;
- ureditev javne razsvetljave v okolju prijazni tehnologiji za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu;
- izboljšanje odvodnjavanja cest za podaljšanje življenjske dobe ceste in varnosti vseh udeležencev v prometu;
- dvig življenjske ravni prebivalstva na obravnavanem območju;
- ohranjanje pogojev za dejavnost poslovnih subjektov na območju;
- izboljšanje pogojev za razvoj območja;
- boljši estetski videz in večja urejenost ter turistična atraktivnost območja;
- ohranjanje poseljenosti in povečanje priseljevanja na območje.

Namen vlaganja Občine Lenart je ureditev pločnikov in kolesarskih poti ob državnih cestah in krožnih križiščih, ki so predmet urejanja, cestna razsvetljava, kanalizacija in vodovod na območju urejanja.

1.4. POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

DIIP je investitor izdelal novembra 2017, ko je bila usklajena vsebina sporazuma o sofinanciranju tega projekta med Republiko Slovenijo, Ministrstvom za infrastrukturo, kot investitorjem in Občino Lenart, kot soinvestitorjem. V DIIP je investicija ocenjena v višini 2.365.311,87 EUR brez DDV oziroma 2.885.680,48 EUR z DDV.

Vire za izvedbo investicije zagotavljata Ministrstvo za infrastrukturo in Občina Lenart, po ključu, opredeljenem v sporazumu o sofinanciranju.

V DIIP je tako ugotovljeno, da sredstva v višini 1.522.352,64 EUR (52,76 %) zagotavlja Ministrstvo za infrastrukturo, sredstva v višini 1.363.327,84 EUR (47,24 %) pa Občina Lenart.

Izvedba del je v DIIP načrtovana za leti 2017 in 2018.

Izvedbena dela bo koordinirala Direkcija RS za infrastrukturo (v nadaljevanju: DRSI), ki bo tudi izvedla izbiro izvajalca skladno z Zakonom o javnem naročanju in zagotovila nadzor nad izvajanjem del.

Po končani izvedbi investitor in soinvestitor prevzameta v upravljanje in vzdrževanje svoj del predmetne investicije v obsegu, ki ga opredeljuje veljavni Zakon o cestah.

2. POVZETEK IP

2.1. CILJI INVESTICIJE

Predmet urejanja je naslednja prometna infrastruktura:

- regionalna cesta R2 449/1543 priključek Lenart – Lenart, od km 0,690 do km 1,448,
- regionalna cesta R2 449/0315 Lenart – Gornja Radgona, od km 0,000 do km 0,180,
- regionalna cesta R2 433/1228 Lenart – Trate, od km 0,000 do km 0,214,
- regionalna cesta R2 433/1287 Senarska – Lenart, od km 3,930 do km 4,034.

Skupno se tako ureja 1,256 km regionalnih cest.

V okviru te ureditve je predvidena izgradnja treh krožnih križišč ter ureditev površin za pešce (2,72 km) in kolesarje (2,72 km). Istočasno se bodo izvedla potrebna vlaganja v kanalizacijsko (1,15 km) in vodovodno infrastrukturo (0,16 km) ter v cestno razsvetljavo (menjava 72 svetil, od tega 54 skupaj s kandelabri in dodatnih 15 talnih LED svetil) za zaokrožitev celotne investicije v javno infrastrukturo na strnjem območju mesta Lenart.

V obravnavani investicije vlaganja v državno infrastrukturo prevzema DRSl, vlaganja v občinsko infrastrukturo pa Občina Lenart.

Splošni cilji investicije so:

- ureditev obravnavanih regionalnih cest in prilagoditev sodobnim prometnim standardom;
- podaljšanje življenjske dobe, prevoznosti in varnosti prometne infrastrukture;
- povečanje pretočnosti prometa in umirjanje prometa za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu;
- ureditev pločnikov za povečanje varnosti pešcev v prometu;
- posodobitev cestno-prometne opreme za povečanje varnosti pešcev v prometu;
- ureditev javne razsvetljave v okolju prijazni tehnologiji za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu;
- izboljšanje odvodnjavanja cest za podaljšanje življenjske dobe ceste in varnosti vseh udeležencev v prometu;
- dvig življenjske ravni prebivalstva na obravnavanem območju;
- ohranjanje pogojev za dejavnost poslovnih subjektov na območju;
- izboljšanje pogojev za razvoj območja;
- boljši estetski videz in večja urejenost ter turistična atraktivnost območja;
- ohranjanje poseljenosti in povečanje priseljevanja na območje.

2.2. SPISEK STROKOVNIH PODLAG

Pri projektiranju je bila uporabljena naslednja zakonodaja:

- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/2010);
- Zakon o javnih cestah (Uradni list RS, št. 29/1997, 18/2002, 50/2002 Odl.US: U-I-224/00-15, 110/2002-ZGO-1, 131/2004 Odl.US: U-I-96/02-20, 92/2005, 33/2006-UPB1 Odl.US: U-I-325/04-8, 45/2008, 57/2008-ZLDUVCP, 42/2009, 109/2009, 109/2010-ZCes-1);
- Zakon o urejanju naselij in drugih posegov v prostor (Uradni list SRS, št. 18/1984, 37/1985, 29/1986, 43/1989 Odl.US: UI 30/89-7, RS, št. 26/1990, 3/1991 Odl.US: U-I-30/89-18, 3/1991 Odl.US: U-I-30/89-18, 18/1993, 47/1993, 71/1993, 29/1995-ZPDF, 44/1997, 54/1999 Odl.US: U-

I-258/94, 9/2001-ZPPreb, 62/2001 Skl.US: U-I-227/00-30, 23/2002 Odl.US: U-I-227/00-56, 110/2002-ZUreP-1 (8/2003 - popr.);

- Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 109/2010);
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 25/2006);
- Uredba o kategorizaciji državnih cest (Uradni list RS št.33/1998, 48/1999, 102/1999, 69/2000, 79/200, 97/200, 62/2001, 82/2001, 52/2002, 95/2002, 18/2003, 65/2003, 119/2003);
- Pravilnik o projektiranju (Uradni list RS št. 91/2005);
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Uradni list RS št. 46/2000);
- Tehnične smernice za ceste (TSC) sprejete s strani Ministrstva za promet od leta 2000 naprej;
- Tehnični normativi za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin (FAGG, Prometnotehniški inštitut 1991) – kot pomoč pri projektiranju;
- Interna navodila za postopke pri izdaji soglasij za priključke na državne ceste in pregledu projektne dokumentacije za priključke na državne ceste (DRSC, oktober 2001) – kot pomoč pri projektiranju;
- Prometna varnostna analiza s predlogom optimalne rešitve križišč v Lenartu, ki ga je izdelal BPI d.o.o., novembra 2016;
- Preveritev variant ureditve obravnavanega območja križišč s predlogom najustreznejše variante, BŠI d.o.o., februar 2017;
- IDZ, Ureditev državnih cest in treh obstoječih križišč v strnjenem območju naselja Lenart, BPI d.o.o., april 2017;
- Izvedbeni načrt št. 510-IZN-CES »Ureditve državnih cest in treh obstoječih križišč v strnjenem območju mesta Lenart«, ki ga je izdelalo podjetje BPI, d.o.o., julija 2017;
- Načrt cestne razsvetljave, Pelen d.o.o.

2.3. VARIANTE

Scenarij »z« investicijo zajema ureditev regionalnih cest:

- R2 449/1543 priključek Lenart – Lenart, od km 0,690 do km 1,448,
- R2 449/0315 Lenart – Gornja Radgona, od km 0,000 do km 0,180,
- R2 433/1228 Lenart – Trate, od km 0,000 do km 0,214,
- R2 433/1287 Senarska – Lenart, od km 3,930 do km 4,034.

V okviru te ureditve je predvidena preureditev:

- dveh obstoječih semaforiziranih trikrakih križišč na R2-449 v nova krožna križišča,
- obstoječega nesamoforiziranega štirirakega križišča na R2-433 z Maistrovo ulico v novo krožno križišče,

ter ureditev površin za pešce (2,72 km) in kolesarje (2,72 km). Istočasno se bodo izvedla potrebna vlaganja v kanalizacijsko (1,15 km) in vodovodno infrastrukturo (0,16 km) ter v cestno razsvetljavo (menjava 72 svetil, od tega 54 skupaj s kandelabri in dodatnih 15 talnih LED svetil) za zaokrožitev celotne investicije v javno infrastrukturo na strnjenem območju mesta Lenart.

DRSI je obravnavala več variant izvedbe investicije, predvsem z vidika optimalnih rešitev križišč. V ta namen je bila izdelana naslednja dokumentacija:

- Prometna varnostna analiza s predlogom optimalne rešitve križišč v Lenartu, ki ga je izdelal BPI d.o.o., novembra 2016;
- Preveritev variant ureditve obravnavanega območja križišč s predlogom najustreznejše variante, BŠI d.o.o., februar 2017;
- IDZ, Ureditev državnih cest in treh obstoječih križišč v strnjenem območju naselja Lenart, BPI d.o.o., april 2017.

Variante so bile obravnavane v povezavi z gostoto prometa in prometno obremenjenostjo cest, tudi upoštevajoč prepoved težkega tovornega prometa.

Scenarij »brez« investicije za investitorja pomeni ohranjanje obstoječega stanja. To pomeni, da do ureditve cest, križišč, pločnikov in cestne razsvetljave.

Cestni odseki bi bili po tem scenariju še v slabem stanju, varnost prometa po njej bi se konstantno zmanjševala. Križišča bi še naprej pomembno ovirala pretočnost prometa in zmanjševala varnost za vse udeležence v prometu. Do ureditve pločnikov in javne razsvetljave ne bi prišlo.

V kolikor bi se Občina Lenart odločila za ta scenarij bi izpustila pomembno priložnost, da ob sofinanciranju države in upoštevanje dane pogoje optimalno uredi prometno infrastrukturo v naselju Lenart, ki je najbolj prometno obremenjeno naselje ne le v občini, ampak tudi na širšem območju osrednjih Slovenskih goric.

2.4. ODGOVORNE OSEBE

Odgovorna oseba za izvedbo investicije v delu, ki se nanaša na občino Lenart, je župan Občine Lenart, mag. Janez Kramberger.

Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta v delu, ki se nanaša na občino Lanart, je podžupan Občine Lenart, Marjan Banič, univ. dipl. inž. gradb.

Investicijski program je izdelala Razvojna agencija Slovenske gorice d.o.o., zanjo direktorica, Tanja Vintar dipl. oec.

Izvedbena dokumentacija je obveznost DRSI.

2.5. IZVEDBA INVESTICIJE

Izvedbena dela koordinira DRSI, v sodelovanju z Občino Lenart. DI izvaja tudi stalen nadzor nad izvajanjem del. Odgovorna oseba na strani DRSI je Ljiljana Herga, univ. dipl. inž. geol., na strani Občine Lenart pa Marjan Banič, univ. dipl. inž. gradb.

Izbir izvajalca gradnje in nadzora po ZGO-1 del skladno z zakonodajo, ki ureja javno naročanje, izvede DRSI.

Dela se bodo izvajala po podpisani gradbeni pogodbi. Sestavni del te pogodbe bodo posebni in splošni pogoji pogodbe po FIDIC – rdeči knjigi.

2.6. STROŠKI IN VIRI

Stroški investicije v tem IP so ocenjeni v višini 2.365.311,87 EUR brez DDV oziroma 2.885.680,48 EUR z DDV.

Vire za izvedbo investicije zagotavljata Ministrstvo za infrastrukturo in Občina Lenart, po ključu, opredeljenem v sporazumu o sofinanciranju. Sredstva v višini 1.522.352,64 EUR (52,76 %) zagotavlja Ministrstvo za infrastrukturo, sredstva v višini 1.363.327,84 EUR (47,24 %) pa Občina Lenart.

Tabela 1: Viri financiranja

Viri financiranja	Skupaj	Delež
Republika Slovenija	1.522.352,64	52,76
Občina Lenart	1.363.327,84	47,24
Skupaj	2.885.680,48	100,00

Občina bo sredstva za izvedbo investicije zagotovila v letu 2018. V ta namen bo kandidirala za spodbude SID banke, namenjene spodbujanju naložb v lokalno javno infrastrukturo).

Občina Lenart pričakuje, da bo na zgoraj navedenem razpisu pridobila ugodno posojilo s fiksno obrestno mero 6-mesečni EURIBOR + 0,70 %.

2.7. REZULTATI IZRAČUNOV IN UPRAVIČENOST

Rezultati analize stroškov in koristi izkazujejo, da investicija finančno ni donosna. Zaradi številnih koristi, ki jih je v delu mogoče ovrednotiti, pa zanjo lahko ugotovimo, da je ekonomsko upravičena.

Tabela 2: Rezultati finančne in ekonomske analize

KAZALEC	VREDNOST	
Finančna interna stopnja donosnosti	-6,64	%
Finančna neto sedanja vrednost (4%)	-1.254.566,44	EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti	8,17	%
Ekonomska neto sedanja vrednost (4%)	250.252,23	EUR

3. OSNOVNI PODATKI O DELEŽNIKIH

3.1. INVESTITOR

Investitor obravnavanega investicijskega projekta je Občina Lenart.

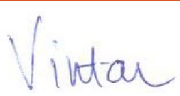
Tabela 3: Osnovni podatki o investitorju

INVESTITOR	
 OBČINA LENART	
Naslov:	Trg osvoboditve 7, 2230 Lenart v Slovenskih goricah
Odgovorna oseba:	mag. Janez Kramberger, dr. vet. med., župan
Telefon:	02/729 13 12
Telefaks:	02/720 73 52
Uradni elektronski naslov:	obcina@lenart.si
Uradna spletna stran:	http://www.lenart.si
Davčna številka:	SI 68458509
Matična številka:	5874254
Šifra dejavnosti:	84.110
Podračun:	01258-0100010543
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

3.2. IZDELOVALCI INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Za izdelavo investicijske dokumentacije investicije je odgovorna Občinska uprava Občine Lenart. Izdelovalec IP je Razvojna agencija Slovenske gorice d.o.o. (krajše: RASG).

Tabela 4: Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

IZDELOVALEC DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA		
Naziv:	 RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE, d.o.o.	
Naslov:	Trg osvoboditve 9, 2230 Lenart v Slovenskih goricah	
Odgovorna oseba:	Tanja Vintar, direktorica	
Elektronski naslov:	rasg@rasg.si	
Uradna spletna stran:	http://www.rasg.si	
Davčna številka:	SI89110528	
Matična številka:	2333813000	
Šifra dejavnosti:	70.220 Drugo podjetniško in poslovno svetovanje	
Transakcijski račun:	19100-0010160610 (DBS d.d.)	
Žig:	Podpis odgovorne osebe: 	

3.3. PRIHODNJI UPRAVLJAVEC

Upravljavec predmeta investicije, v delu ki se nanaša na ta IP (pločnik, kolesarska steze, cestna razsvetljava, komunalni vodi), bo po izvedbi investicije Občina Lenart, zanjo Režijski obrat Občinske uprave Občine Lenart.

Tabela 5: Osnovni podatki o bodočem upravljavcu

Upravljavec	
Naziv:	Občina Lenart, Režijski obrat
Naslov:	Trg osvoboditve 7, 2230 Lenart v Slovenskih goricah
Odgovorna oseba:	mag. Janez Kramberger, dr. vet. med., župan
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

Ostali podatki o Občini Lenart so razvidni iz tabele 3.

4. ANALIZA STANJA S PRIKAZOM POTREB

4.1. ANALIZA STANJA ZA PODRAVSKO REGIJO

Občina Lenart je locirana znotraj Podravske statistične oz. razvojne regije, ki sodi v kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija.

Podravska statistična regija s površino 2.170 km² obsega 10,7 % slovenskega ozemlja in je peta največja slovenska statistična regija. Regija na svoji zahodni strani meji na Koroško in Savinjsko regijo, na svoji vzhodni strani pa s Pomursko regijo. Na severu meji na Republiko Avstrijo, na jugu pa na Republiko Hrvaško.

Slika 1: Umestitev Podravske regije v prostoru Republike Slovenije



Vir: http://www.delo.si/assets/delo_v3/img/blank.png

Regija na svoji zahodni strani meji na Koroško in Savinjsko regijo, na svoji vzhodni strani pa s Pomursko regijo. Na severu meji na Republiko Avstrijo, na jugu pa na Republiko Hrvaško. Regijo sestavlja 41 občin, in sicer: (1) Benedikt, (2) Cerkvenjak, (3) Cirkulane, (4) Destričnik, (5) Domava, (6) Duplek, (7) Gorišnica, (8) Hajdina, (9) Hoče – Slivnica, (10) Juršinci, (11) Kidričevo, (12) Kungota, **(13) Lenart**, (14) Lovrenc na Pohorju, (15) Majšperk, (16) Makole, (17) Maribor, (18) Markovci, (19) Miklavž na Dravskem polju, (20) Oplotnica, (21) Ormož, (22) Pesnica, (23) Podlehnik, (24) Poljčane, (25) Ptuj, (26) Rače – Fram, (27) Ruše, (28) Selnica ob Dravi, (29) Slovenska Bistrica, (30) Središče ob Dravi, (31) Starše, (32) Sveta Ana, (33) Sveta Trojica v Slovenskih goricah, (34) Sveti Andraž v Slovenskih goricah, (35) Sveti Jurij v Slovenskih goricah, (36) Sveti Tomaž, (37) Šentilj, (38) Trnovska vas, (39) Videm, (40) Zavrč in (41) Žetale.

Regijo sestavlja 678 naselij. V regiji je po podatkih Statističnega urada RS na dan 1. 1. 2017 živel 322.043 prebivalcev. Delež prebivalstva v strukturi prebivalstva Republike Slovenije konstantno upada.

Tabela 6: Prebivalstvo v Podravski regiji 2004–2017 (na dan 1. 1.)

Leto	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Slovenija	1.996.433	1.997.590	2.003.358	2.010.377	2.025.866	2.032.362	2.046.976
Podravska reg.	319.426	319.114	319.235	319.706	321.781	322.900	323.343
Delež	16,00	15,97	15,93	15,90	15,88	15,89	15,79

Leto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Slovenija	2.050.189	2.055.496	2.058.821	2.061.085	2.062.874	2.064.188	2.065.895
Podravska reg.	323.119	323.534	323.238	323.328	323.356	321.493	322.043
Delež	15,76	15,74	15,70	15,69	15,68	15,57	15,59

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Gostota prebivalstva v Podravski statistični regiji močno presega slovensko povprečje.

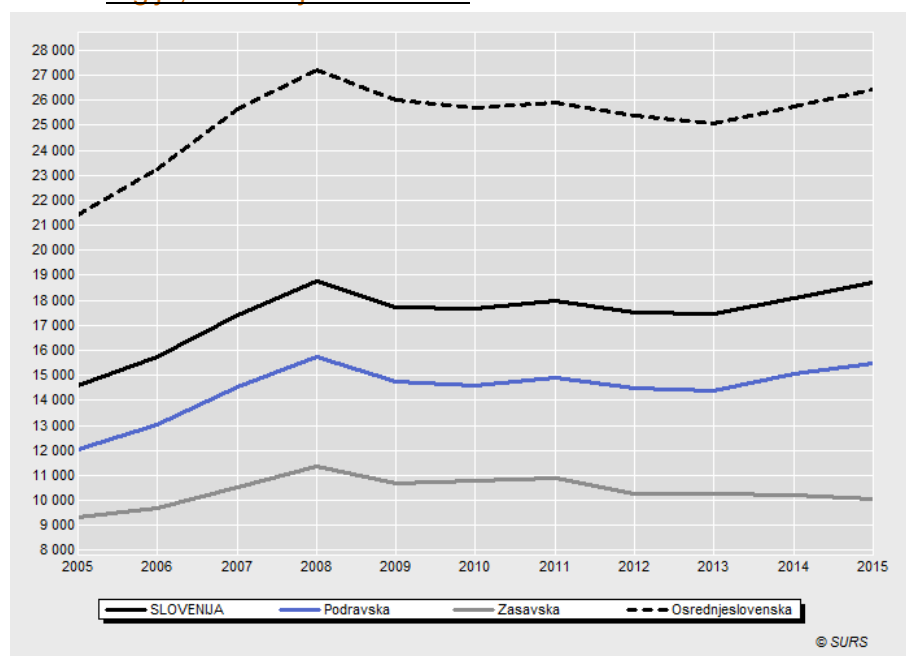
Tabela 1: Gostota prebivalstva v Podravski regiji (na dan 1.1.2017)

	Površina v km ²	Št. preb. v 2016	Preb./km ²
Slovenija	20.273	2.065.895	101,9
Podravska regija	2.170	322.043	148,4

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Gre za regijo z velikimi razvojnimi problemi, v okviru katere je koncentracija gospodarskih dejavnosti in prebivalstva na nekaterih območjih v preteklosti povzročila različne pogoje za življenje in delo (razlike v prostorski razporeditvi delovnih mest, stopnji brezposelnosti, v izobrazbeni strukturi prebivalstva) ter neenakomerno dostopnost do gospodarske in družbene infrastrukture znotraj regije. Problemi so še posebej izraziti v strukturno zaostalih in ekonomsko, razvojno šibkih območjih s pretežno agrarno usmeritvijo, v območjih z demografskimi problemi, z nizkim dohodkom na prebivalca, v ekonomsko in socialno nestabilnih območjih.

Slika 2: BDP na prebivalca, primerjalno z državnim povprečjem ter najbolj in najmanj razvito regijo, v obdobju 2005-2015



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Gospodarska moč Podravske regije, merjena z BDP, je pod slovenskih povprečjem. V letu 2015 je bilo v Podravski regiji ustvarjenega 12,90 % BDP države. BDP te regije je znašal 15.456,00 EUR na prebivalca, kar predstavlja 82,7 % slovenskega povprečja. BDP na prebivalca se je v letu 2016 na nacionalni ravni povečal za 4 %, regionalni izračuni za leto 2016 pa v fazi priprave tega IP še niso objavljeni.

Zaradi različnih geografskih možnosti, gospodarske preteklosti in dostopnosti so znotraj regije precejšnje razlike v razvitosti občin. S finančno in gospodarsko krizo so se razmere v regiji še poslabšale.

Indeks razvojne ogroženosti za Podravje (regija NUTS 3) za programsko obdobje 2014-2020 znaša 123,9 (Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2014-2010; Uradni list RS, št. 34/2014).

Po podatkih za mesec junij 2017 je bilo v Podravski statistični regiji 123.749 delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču), registrirana brezposelnost pa je bila 10,6 %. V istem obdobju je ta stopnja na državni ravni znašala 9,1 %, na območju Občine Lenart pa 7,2 %.

4.2. ANALIZA STANJA ZA OBČINO LENART

Sestavni del Podravja so tudi gosto poseljene Slovenske gorice. Sestavljajo jih posebni tipi razloženih naselij. Manjše gručaste vasi so se razvile okoli cerkva, ki so navadno locirane na vrhovih slemen.

Občina Lenart leži v osrednjih Slovenskih goricah, meri 61,7 km² in je razdeljena na 22 naselij. Lenart predstavlja eno od večjih medobčinskih urbanih središč Slovenskih goric in Podravja.

Občina ima ugodno prometno povezanost, saj leži v neposredni bližini križišča cest proti Mariboru, Gornji Radgoni in Ptuj. V osrednjem delu občino prečka avtocesta Maribor–Lendava.

Ozemlje občine leži sredi Slovenskih goric med Muro in Dravo. Večji del občine (86 %) pripada povodju Pesnice, manjši del povodjema Ščavnice (11 %) in Rogoznice (3 %). Ker ima Pesnica majhen padec (1,25 %), je v preteklosti močno meandrirala in poplavljala. Po regulacijah, ki so bile končane leta 1968, je dobila raven tok in umetne nasipe, da več ne prestopa bregov. Posebnost pesniške doline so danes umetna jezera, zgrajena z namenom, da zadržujejo visoke poplave: Pristava (31 ha), Komarnik (30 ha), Radeško jezero (27 ha) in Trojiško jezero (51 ha).

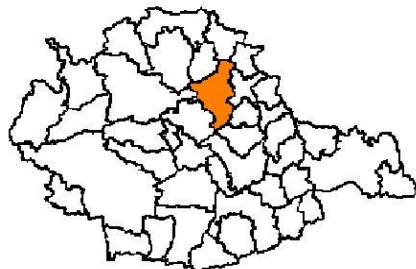
Slika 3: Umestitev Občine Lenart v prostor



Vir: SURS

Gričevnato obrobje Pesniške doline je obsežnejše na severni kot na južni strani. Zaradi nagiba ozemlja proti jugu ima Pesnica nesimetrično porečje. Na prisojnih pobočjih so ob primernih nagibih vinogradi na zložnejših hrbtih, v širših dolih pa njive in travniki. Nasprotno se južna pobočja Pesniške doline dvigajo strmo in brez določene slemenitve. Ker je tu gričevje ožje in pada strmo tudi proti Dravi, ima videz hribovja, ki ga še podčrtujejo ostrejšje oblike reliefa in večje površine gozdov. V nižjih legah prevladuje koralni apnenec, v višjih pa apnenec iz alg litotamnij. Ker so apnenci za vodo prepustna trša kamnina, izstopajo s svojo višino in ostrejšimi oblikami iz zložnih lapornatih goric. Tu so kraški pojavi manjših razsežnosti s številnimi vrtačami, kamnolomi od Šetarove proti Zgornjemu Dupleku in kraškima jamama v Strmi gori in Hrastovškem gozdu.

Slika 4: Umestitev Občine Lenart v Podravje



Vir: <http://www.geopedia.si/>

Občina Lenart meji na 9 sosednjih občin: Benedikt, Sveta Ana, Sveti Jurij v Slovenskih goricah, Šentilj, Pesnica, Maribor, Duplek, Destnik in Sv. Trojica v Slovenskih goricah.

Središče občine je Lenart v Slovenskih goricah, največje naselje in središče osrednjih Slovenskih goric.

Tabela 2: Osnovni statični podatki v občini Lenart, stanje 1. 7. 2016

	Površina km ²	Število naselij	Število ulic	Število hišnih številk
Občina Lenart	62,1	22	37	2468

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Mesto Lenart leži med potokoma Globovnica in Velka v Pesniški dolini. Starejši del naselja je nastal ob cerkvi sv. Lenarta, ob križišču cest proti Mariboru, Gornji Radgoni, Ptuju, Cmureku in Jurovskemu Dolu. Novejši deli naselja se širijo na vzhod po nizkem slemenskem odrastku.

V severnem delu naselja so četrt stanovanjskih blokov, **zdravstveni dom**, trgovski center in druge storitvene dejavnosti. Industrijska četrt je nastala v sedemdesetih letih 20. stoletja na dnu dolinice potoka Velka, ob cesti proti Gornji Radgoni.

Število prebivalcev na vplivnem območju stalno narašča zaradi ugodne lege, relativno dobrih pogojev za življenje in ugodnih prometnih povezav.

Tabela 3: Osnovni statistični podatki v občini Lenart, primerjava stanja 2011–2015

	Prebivalci	Gospodinjstva	Povpr. velikost gospodinjstva	Št. družin
2011	8.192	2.762	2,70	2.178
2015	8.236	2.862	2,70	2.263

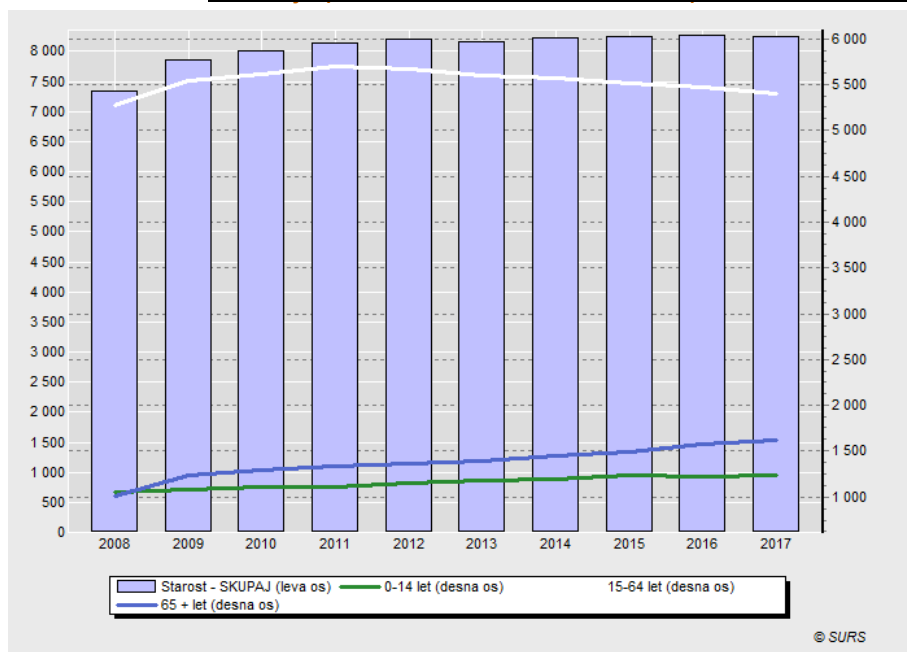
Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Tabela 4: Primerjava podatkov o gibanju rasti prebivalcev v občini Lenart, primerjava po naseljih v 2008–2016

Št. prebivalcev	L. 2008	L. 2011	L. 2014	L. 2017
Črmljenšak	214	206	198	196
Dolge Njive	134	135	131	127
Gradenšak	26	33	29	29
Hrastovec v Slovenskih goricah	137	518	465	473
Lenart v Slovenskih goricah	2.726	3.006	3.119	3.184
Lormanje	173	170	174	163
Močna	269	275	274	265
Nadbišec	97	90	90	89
Radehova	195	201	202	210
Rogoznica	120	108	107	97
Selce	361	359	356	348
Spodnja Voličina	608	679	722	720
Spodnje Partinje	139	134	116	125
Spodnji Porčič	149	236	228	244
Spodnji Žerjavci	354	347	341	322
Straže	97	97	93	84
Šetarova	73	65	67	56
Vinička vas	151	148	154	155
Zamarkova	88	78	85	100
Zavrh	358	387	405	409
Zgornja Voličina	602	614	613	586
Zgornji Žerjavci	266	261	255	269
OBČINA LENART	7.337	8.147	8.224	8.251

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Slika 5: Gibanje prebivalstva v občini Lenart po velikih starostnih skupinah v zadnjih 10 letih



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Strukturni podatki o prebivalstvu kažejo, da je prebivalstvo v občini nekaj starejše od povprečja v Sloveniji. Indeks staranja, ki predstavlja razmerje med številom prebivalcev, starih 0-14 let, in številom prebivalcev, starih 65 let ali več, pa za 5,5 indeksnih točk presega državno povprečje. Ocenjuje se, da je takšna slika predvsem odraz lokacije doma starostnikov v občini, ki pokriva območje celotne Upravne enote Lenart in tudi širše.

Tabela 5: Primerjava podatkov o številu prebivalcev v občini Lenart na dan 1. 7. 2016

Kazalnik Občine Lenart	Slovenija	Lenart
Povprečna starost (leta)	43,0	43,7
Indeks staranja	126,5	132,0
Delež prebivalcev, starih 0-14 let (%)	14,9	14,9
Delež prebivalcev, starih 15-64 let (%)	66,2	65,4
Delež prebivalcev, starih 65 let ali več (%)	18,9	19,7
Delež prebivalcev, starih 80 let ali več (%)	5,1	5,2
Koeficient starostne odvisnosti	51,1	52,9
Koeficient starostne odvisnosti mladih	22,6	22,8
Koeficient starostne odvisnosti starih	28,6	30,1

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Skupni prirast prebivalstva na območju občine Lenart je bil v obdobju 2007–2015 v glavnem pozitiven. Na to predvsem vpliva priseljevanje prebivalcev, predvsem mladih družin.

Tabela 6: Skupni prirast v Občini Lenart v obdobju 2007–2015

Leto	Naravni prirast	Selitveni prirast s tujino	Selitveni prirast med občinami	Skupni prirast	Skupni prirast na 1000 prebivalcev
2007	4	13	31	48	6,6
2008	-10	-40	273	223	28,6
2009	-57	18	173	134	16,9
2010	-43	0	174	131	16,2
2011	-29	-3	72	40	4,9
2012	-15	-15	4	-26	-3,2
2013	-19	-15	89	55	6,8
2014	-45	-14	68	9	1,1
2015	-49	-19	107	88	10,7
2016	-45	-14	33	-26	-3,1

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Stopnja brezposelnosti je v juniju 2017 znašala 7,2 %. Število delovno aktivnega prebivalstva po občinah delovnega mesta je v juniju 2017 po podatkih SURS znašalo 4.109 oseb.

Stopnja registrirane brezposelnosti je na območju občine Lenart pod državnim povprečjem, k čemur delno pripomore tudi možnost zaposlitve v sosednji Avstriji in razvoj dopolnilnih dejavnosti na kmetijah.

Po podatkih AJ PES je na dan 30. 6. 2017 na območju občine delovalo 657 poslovnih subjektov.

Tabela 7: Poslovni subjekti v občini Lenart, stanje na dan 31. 3. 2017

Gospodarske družbe in zadrage	Samostojni podjetniki posamezniki	Pravne osebe javnega prava	Nepridobitne organizacije	Društva	Druge fizične osebe, ki opravljajo dejavnost	Skupaj
191	301	8	24	95	38	657

Vir: AJ PES¹

¹ Povzeto po Poslovni subjekti v Poslovnem registru Slovenije po občinah in po skupinah, stanje na dan 31. 3. 2017, (online), dostopno na naslovu: https://www.ajpes.si/doc/Registri/PRS/Porocila/posl_subj_obc_skup_31032017.pdf

4.3. STANJE PROMETNE INFRASTRUKTURE V OBČINI LENART

Območje občine je relativno gosto prepleteno s cestami, ki so povezovalnega pomena v občini sami, kakor tudi med občinami v Slovenskih goricah in širše v Podravju. Skozi občino poteka Pomurska avtocesta A5. Najprometnejši regionalni cesti v občini povezujeta mesti Maribor in Gornjo Radgono ter mesti Ptuj in Lenart. Slednja regionalna cesta predstavlja najkrajšo povezavo med sosednjima državama Hrvaško in Avstrijo, ki jo lahko uporabijo vozila brez vinjete in je zaradi tega zlasti v turistični sezoni izjemno obremenjena.

Urejanje lokalne prometne infrastrukture je ena od izvirnih nalog samoupravnih lokalnih skupnosti, tudi Občine Lenart.

Po Odloku o kategorizaciji občinskih cest v Občini Lenart (MUV, št. 1/2017) je v občinski pristojnosti 167.105 m cest, od tega:

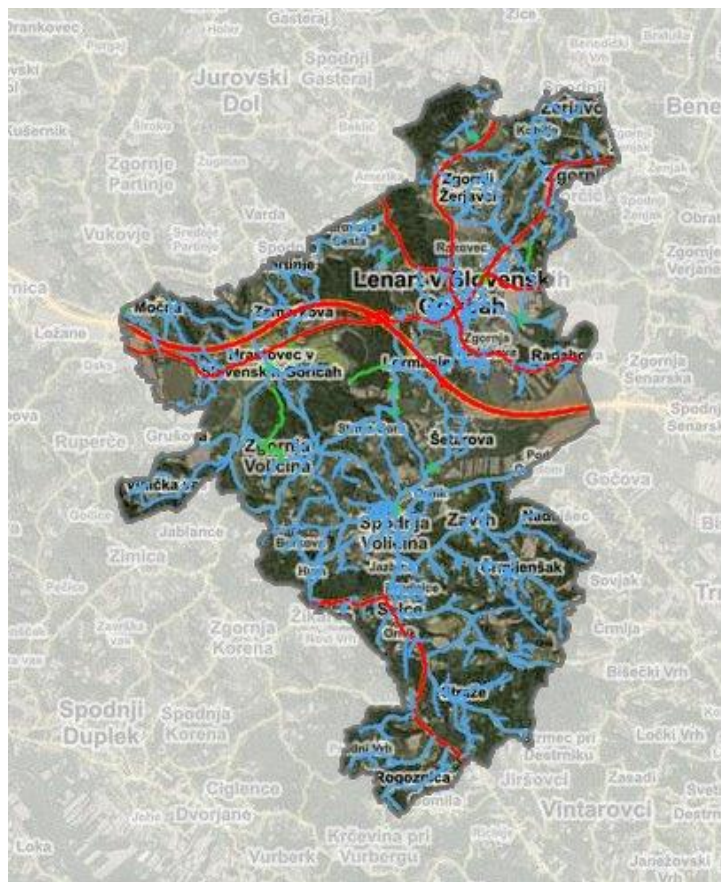
- 60.081 m lokalnih cest,
- 5.655 m zbirnih lokalnih cest,
- 4.561 m krajevnih cest,
- 97.105 m javnih poti.

Tabela 8: Prometna infrastruktura v Občini Lenart, v km, leto 2012

Kategorija ceste	km
Državne ceste	36,2
<i>Avtoceste</i>	<i>10,3</i>
<i>Regionalne ceste II – R2</i>	<i>17,3</i>
<i>Regionalne ceste III – R3</i>	<i>8,6</i>
Občinske ceste	177,9
<i>Lokalne ceste</i>	<i>59,5</i>
<i>Zbirne mestne ceste</i>	<i>5,7</i>
<i>Mestne (krajevne) ceste</i>	<i>4,6</i>
<i>Javne poti</i>	<i>108,1</i>
Skupaj	214,1

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

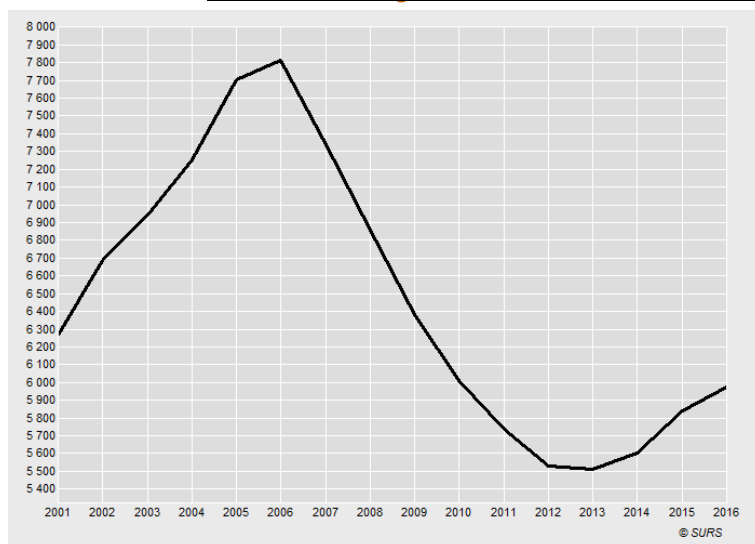
Slika 6: Prometna infrastruktura v Občini Lenart



Vir: <https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=LENART>

Redno vzdrževanje površin prometne infrastrukture je glede na dolžino in razvejanost te veliko finančno breme za občino. Ustrezno redno in investicijsko vzdrževanje terja znatna finančna sredstva. Gostota cestnega javnega omrežja močno presega nacionalno povprečje. Na nacionalni ravni imamo (po podatkih iz leta 2011) 1,9 km javnega cestnega omrežja na km², v Občini Lenart pa kar 3,4 km na km².

Slika 7: Rast števila registriranih cestnih vozil v občini, v obdobju 2001-2015



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Tabela 9: Registrirana cestna vozila v Občini Lenart, obdobje 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Motorna vozila	5.364	5.346	5.400	5.608	5.724
<i>kolesa z motorjem</i>	161	151	151	146	152
<i>motorna kolesa</i>	213	196	202	217	234
<i>osebni avtomobili in specialni osebni avtomobili</i>	4.083	4.095	4.124	4.274	4.340
<i>avtobusi</i>	5	6	7	8	6
<i>tovorna motorna vozila</i>	381	405	411	434	451
<i>traktorji</i>	521	493	505	529	541
Priklopna vozila	163	168	205	232	250
<i>tovorna priklopna vozila</i>	122	128	164	183	195
<i>bivalni priklopniki</i>	13	14	14	18	21
<i>traktorski priklopniki</i>	28	26	27	31	34
Skupaj	5.527	5.514	5.605	5.840	5.974

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Podatki kažejo, da v zadnjih letih število motornih vozil konstantno narašča. Po številu osebnih avtomobilov na prebivalca občina z 0,526 avtomobila na prebivalca nekoliko presega nacionalno povprečje (0,523 avtomobila na prebivalca).

Ceste, ki so predmet obravnave tega IP, so v slabem stanju. Na voziščih so mrežaste razpoke, uničeni so robni elementi in podobno. Križišča, ki so predmet investiranja, so zdaj klasična križišča, od tega dva križišči semaforizirani.

Tabela 10: Prometne obremenitve obravnavanih cest, obdobje 2011-2015, število vozil/dan

	L. 2011	L. 2012	L. 2013	L. 2014	L. 2015
R2 449/1543	10.817	10.434	10.807	11.172	11.456
R2 449/0315	3.889	3.769	3.704	3.861	3.825
R2 433/1287	4.134	3.705	3.657	3.822	3.779
R2 433/1288	3.685	3.569	3.528	3.692	3.785

Vir: DRSI, Promet 2015

Primerjava podatkov med leti 2007 in 2015 kaže, da se je promet na obravnavanih odsekih povečal za tretjino, medtem ko se je tovorni promet z izgradnjo avtoceste zmanjšal za 89,2 %. Primerjava podatkov za leti 2014 in 2015 kaže, da se je skupni promet povečal za 2,5 %, od tega 0,3 % porasta prispeva težki tovorni promet. Promet tovornih vozil z maso 3,5-7,5 t ter avtobusov pa je upadel za 1,2 %.

Zaradi slabega stanja infrastrukture je bil marca 2017 prepovedan tranziti promet težkih tovornih vozil skozi samo središče mesta Lenart. S tem ukrepom se je središče Lenarta vsaj delno razbremenilo težkega tovornega prometa, zmanjšale so se emisije hrupa in izpušnih plinov, izboljšale pa so se tudi prometno varnostne razmere, še posebej za ranljive udeležence v prometu.

Infrastruktura zaradi relativno velike obremenjenosti s prometom nenehno terja obnovo in dodatne gradnje. Velik izziv predstavlja doseganje ustreznih varnostnih standardov za vse udeležence v prometu.

Tabela 11: Proračunski izdatki občine za cestni promet in infrastrukturo, obdobje 2014-2016, v EUR

	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017
Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest	521.662,39	380.683,29	443.000,00
- redno vzdrževanje javnih cest	521.662,39	373.454,06	391.000,00
- ureditev središčnega otoka pri ŠRC Polena		7.229,23	7.000,00
- ureditev kolesarskih poti - naselje Lenart		0	45.000,00
Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest	230.634,51	320.925,89	83.600,00
Urejanje cestnega prometa	22.378,59	35.529,70	3.000,00
Cestna razsvetljava	172.133,53	107.024,33	160.000,00

	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017
Skupaj cestni promet in infrastruktura	946.809,02	844.163,21	689.600,00
Skupaj proračunski odhodki	8.758.788,00	7.046.394,00	6.053.918,70
Delež (v %)	10,81	11,98	11,39

Vir: www.lenart.si

Varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pa pešcev, se zagotavlja zlasti z izgradnjo pločnikov. Te je potrebno prednostno zgraditi ob najbolj prometnih, t.j. državnih cestah. Z izgradnjo pločnika se uredi posebna prometna površina za pešce, hkrati pa se zaradi dodatnega telesa v prometnem pasu ta umiri. S tovrstnimi investicijami pa se ne izboljša zgolj varnost v prometu, ampak tudi estetski videz in turistična privlačnost območja.

4.4. PRIKAZ POTREB, KI JIH BO INVESTICIJA ZADOVOLJEVALA

Število prebivalcev v občini je v stalnem porastu, prav tako število otrok.

Število poslovnih subjektov iz leta v leto konstantno narašča. Indeks delovne migracije (razmerje med številom delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) v občini delovnega mesta in številom delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) v občini prebivališča pomnoženo s 100) je v letu 2016 znašal 134,1 in Občino Lenart uvršča med izrazito delovne občine.

Zaradi številnih poslovnih objektov na območju občine in pomembnih prometnih povezav, ki potekajo skozi mesto Lenart, je prometna infrastruktura tudi izjemno obremenjena s tovornim prometom. Težek tovorni promet je pustil svoj davek tudi na cestah, ki so predmet obravnavane investicije.

Več kot 23 % površine občine predstavljajo kmetijska zemljišča, ki jih obdelujejo kmetje. Za opravljanje svoje dejavnosti potrebujejo ustrezno urejeno prometno infrastrukturo.

Število registriranih motornih vozil v občini je v porastu. Od leta 2012 je to število poraslo za več kot 8 %. Po številu osebnih avtomobilov na prebivalca občina presega nacionalno povprečje. Za varno vožnjo teh vozil je nujno potrebna urejena prometna infrastruktura.

Po gostoti cestnega omrežja Občina Lenart za skoraj 79 % presega nacionalno povprečje. Več kot 77 % cestnega omrežja predstavljajo občinske ceste, ki jih je občina v skladu z zakonom v okviru svojih izvirnih pristojnosti dolžna urejati in vzdrževati.

Cestno omrežje je izjemno obremenjeno s tovornim prometom za potrebe gospodarstva na območju, zaradi svoje geostrateške lege pa tudi z osebnim in tovornim tranzitnim prometom. Posledica tega je tudi visoka obremenjenost območja z emisijami hrupa in izpušnih plinov.

Ustrezno izgrajena prometna infrastruktura je bistvenega pomena za ohranitev prebivalstva in delovnih mest na območju občine. Prometna infrastruktura mora biti urejena na način, da bo povečano število vozil na cestah in povečana frekvenca prometa obvladljiva, predvsem pa varna. Promet mora potekati tekoče, srečevanje vozil mora biti varno, prav tako promet pešcev in kolesarjev. Ceste morajo imeti urejeno odvodnjavanje, saj se s tem bistveno podaljša življenjska doba cestišča in varnost njegove uporabe. Pomemben prispevek k varni uporabi cestišča pomeni tudi javna razsvetljava. Preureditev klasičnih križišč v krožišča pomembno prispeva k večji pretočnosti prometa, zmanjševanju hitrosti vožnje in posledično k večji varnosti v prometu.

4.5. USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI IN STRATEGIJAMI

Pri projektiranju je bila upoštevana naslednja **zakonodaja**:

- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/2010),
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/2006, 37/2008 in 56/2008),
- Uredba o kategorizaciji državnih cest (Uradni list RS, št. 33/1998, 48/1999, 102/1999, 69/2000, 79/2000, 97/2000, 62/2001, 82/2001, 52/2002, 95/2002, 18/2003, 65/2003, 119/2003, 131/2004 Odl.US: U-I-96/02-20, 86/2005, 118/2005, 71/2006, 98/2006, 116/2007),
- Uredba o emisiji snovi pri odvodnjavanju padavinske odpadne vode z javnih cest (Uradni list RS, št. 47/05),
- Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja (Uradni list RS, št. 81/2007),
- Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/2005 in 26/2006),
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Uradni list RS, št. 99/2015),
- Pravilnik o projektni in tehnični dokumentaciji (Uradni list RS, št. 55/2008),
- Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/2011),
- Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/2009),
- Tehnična specifikacija za javne ceste (TSC 02.210:2008),
- Klasifikacijski načrt za projektno dokumentacijo (DRSC 2003),
- Pravilnik o podrobnejši vsebini projektne dokumentacije (Uradni list RS, št. 35-1518/98, št. 48-2/98, št. 76-3783/98, 64-3098/99, št. 41-2390/2001),
- TSC 02.401:2012 Označbe na vozišču,
- Priporočila SDR Cestna razsvetljava, PR5/2-2000,
- Tehnični normativi za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin (FAGG, Prometno tehniški inštitut 1991) – kot pomoč pri projektiranju in
- Interna navodila za postopke pri izdaji soglasij za priključke na državne ceste in pregledu projektne dokumentacije za priključke na državne ceste (DRSC, oktober 2001) – kot pomoč pri projektiranju.

Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020 kot strateški dokument in podlaga za črpanje sredstev iz skladov EU narekuje celotni pristop k teritorialnemu razvoju. Eden od ciljev tega pristopa je trajnostni razvoj urbanih območij.

Strategija prostorskega razvoja RS je temeljni dokument za usmerjanje prostorskega razvoja države. Vključuje tri medsebojno povezane prostorske sisteme – urbano, infrastrukturo in krajino. Osnovni prostorski koncept temelji na policentризmu, utemeljen na urbanih središčih različnega pomena, od mednarodnega, nacionalnega do regionalnega, ki podpirajo razvoj pripadajočih funkcionalnih območij. Podprta z infrastrukturo, imajo urbana središča ključno vlogo v uravnoteženem razvoju države kot ekonomska, trgovinska, izobraževalna, kulturna, stanovanjska in storitvena središča.

Strategija poudarja potrebo po dvigu njihove konkurenčnosti skozi izboljšave na področju podjetništva, storitev in stanovanjskih sosesk v mestih skozi urbano preno, ki vključuje izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnosti ter kakovost okolja v urbanih območjih. Vsekakor pa je za uravnotežen razvoj območja, tudi trajnostne mobilnosti, potrebno in nujno vplivati na razvoj infrastrukture v celotni krajini.

Glavni cilj na področju trajnostnega urbanega razvoja v Sloveniji v obdobju 2014-2020 je povečanje konkurenčnosti in privlačnosti mest, kar je mogoče doseči z ustreznimi potmi, ki vodijo do teh. Zato je potrebno aktivnosti prednostno usmerjati v: reaktivacijo degradiranih območij in prostih, slabo izkoriščenih površin znotraj mest; celovito preno stanovanjskih sosesk; izboljšanje kakovosti mestnega okolja z ukrepi na področju trajnostne mobilnosti in energetske učinkovitosti; povečanje odpornosti mest na podnebne spremembe; ohranjanje in aktiviranje naravnih in kulturnih potencialov mest; aktivno

vključevanje prebivalstva; povečanje zmogljivosti in usposobljenosti lokalnih skupnosti za izvajanje celovitih urbanih razvojnih projektov in urbane prenovе.

Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 opredeljuje kot prednostni osi razvoja med drugim:

- povečanje dostopnosti do informacijsko-komunikacijskih tehnologij ter njihove uporabe in kakovosti;
- boljše stanje okolja in biotske raznovrstnosti;
- gradnja infrastrukture in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter povzema celostne ukrepe za trajnostni urbani razvoj iz Partnerskega sporazuma.

Regionalni razvojni program Podravske razvojne regije 2014-2020 kot temeljni strateški in programski dokument na regionalni ravni opredeljuje prednostne cilje regionalnega razvoja tudi na področju okolja, prostora in infrastrukture. V preteklem programskem obdobju se je na tem področju veliko vlagalo, kljub temu pa še vedno ostajajo številni razvojni projekti neizvedeni.

Regionalni razvojni program v svojih opredelitvah povzema Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, ki narekuje, da je potrebno na poselitvenih območjih usklajeno načrtovati dejavnosti. Na področju zagotavljanja večje privlačnosti mest se daje prednost urbani prenovi pred posegi na nove površine. Kot ključne regijske projekte Regionalni razvojni program opredeljuje celovito oskrbo Podravja s pitno vodo, celovito ureditev ravnanja z odpadnimi vodami, dostopnost do IKT na območju regije, trajnostno mobilnost in trajnostni turizem.

Z obravnavano investicijo prispevamo k uresničevanju prej opredeljenih strateških prioritet države in regije.

Investicija je uvrščena v **Načrt razvojnih programov Občine Lenart** za leta 2017-2020.

5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Iz naslova predmetne investicije ni mogoče pričakovati nobenih finančnih prihodkov. Ne gre za cestninsko cesto, niti ob cesti ne bo objektov, ki bi predstavljali tržno priložnost za investitorja. Predmet investicije se ne trži oz. se z javno službo na njem ne pridobivajo prihodki iz naslova prodaje proizvodov in/ali storitev.

DRSI bo z izvedbo investicije ustvarila določene prihranke pri vzdrževanju sicer že zelo dotrajanega cestišča.

Občina Lenart, investicija prinaša številne koristi, povezane zlasti s povečano varnostjo vseh udeležencev v prometu, tudi otrok, zmanjšanje stroškov vzdrževanja in javne razsvetljave, ipd. Vseh koristi ni mogoče ovrednotiti z denarjem. Koristi investicije ta IP podrobneje opredeljuje v okviru analize stroškov in koristi.

6. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

6.1. SPLOŠNO

Investicija zajema ureditev regionalnih cest:

- R2 449/1543 priključek Lenart – Lenart, od km 0,690 do km 1,448,
- R2 449/0315 Lenart – Gornja Radgona, od km 0,000 do km 0,180,
- R2 433/1228 Lenart – Trate, od km 0,000 do km 0,214,
- R2 433/1287 Senarska – Lenart, od km 3,930 do km 4,034.

V okviru te ureditve je predvidena preureditev:

- dveh obstoječih semaforiziranih trikrakih križišč na R2-449 v nova krožna križišča,
- obstoječega nesamoforiziranega štirirakega križišča na R2-433 z Maistrovo ulico v novo krožno križišče,

ter ureditev površin za pešce (2,72 km) in kolesarje (2,72 km). Istočasno se bodo izvedla potrebna vlaganja v kanalizacijsko (1,15 km) in vodovodno infrastrukturo (0,16 km) ter v cestno razsvetljavo (menjava 72 svetil, od tega 54 skupaj s kandelabri in dodatnih 15 talnih LED svetil) za zaokrožitev celotne investicije v javno infrastrukturo na strnjnem območju mesta Lenart.

DRSI je obravnavala več variant izvedbe investicije, predvsem z vidika optimalnih rešitev križišč. V ta namen je bila izdelana naslednja dokumentacija:

- Prometna varnostna analiza s predlogom optimalne rešitve križišč v Lenartu, ki ga je izdelal BPI d.o.o., novembra 2016;
- Preveritev variant ureditve obravnavanega območja križišč s predlogom najustreznejše variante, BŠI d.o.o., februar 2017;
- IDZ, Ureditev državnih cest in treh obstoječih križišč v strnjnem območju naselja Lenart, BPI d.o.o., april 2017.

Variante so bile obravnavane v povezavi z gostoto prometa in prometno obremenjenostjo cest, tudi upoštevajoč prepoved težkega tovornega prometa.

6.2. TEHNIČNI PODATKI

Glede na potek ceste so ne glede na dejstvo, da se nahajamo v naselju, hitrosti višje od dovoljenih. Posledica povečane hitrosti je še dodatno poslabšanje prometne varnosti. Umestitev krožnih križišč, ki predstavljajo tudi enega od ukrepov za zmanjšanje hitrosti, je zato še bolj smiselna,

Zakonsko dovoljena hitrost vožnje je 50 km/h (odsek je v naselju). Na obravnavanem odseku (razen na Mariborski cesti – os 0 do križišča v km 1,170) je načrtovana ureditev cone 30 km/h.

Privzet karakteristični prečni prerez cest R2-449 in R2-433 je izbran po pravilniku za projektiranje cest.

Cesta R2-449 in R2-433 sta po prometni funkciji povezovalni cesti PC, ki se navezujeta na DC (AC Maribor – MMP Pince) ter medsebojno povezujeta regionalna središča z naselji in mestnimi predeli.

Karakteristični prečni profil je določen na osnovi funkcije ter razreda ceste v prometni mreži.

Os 0 – R2 449/1543 Priključek Lenart – Lenart (do K1):

• vozišče	2 x 3,00 =	6,00 m
• varnostni pas	2 x 0,50 =	1,00 m
• kolesarska steza	2 x 1,00 =	2,00 m
• hodnik za pešce	2 x 1,20 =	2,40 m
• berma ob hodniku	2 x 0,50 =	1,00 m
SKUPAJ		= 12,42 m

Zaradi obstoječih objektov in zidov na obeh straneh ceste širine hodnikov za pešce variirajo.

Os 0 – R2 449/1543 Priključek Lenart – Lenart (od K1 do K2):

• vozišče	2 x 3,00 =	6,00 m
• varnostni pas	2 x 0,50 =	1,00 m (ob vozišču)
• kolesarska steza	2 x 1,00 =	2,00 m (ob vozišču)
• hodnik za pešce	2 x 2,00 =	4,00 m
SKUPAJ		= 13,00 m

Zaradi obstoječih objektov in zidov na obeh straneh ceste širine hodnikov za pešce variirajo, berma pa ni potrebna.

Os 1 – R2 449/0315 Lenart – Gornja Radgona:

• vozišče	2 x 3,00 =	6,00 m
• varnostni pas	2 x 0,50 =	1,00 m
• kolesarska steza	2 x 1,00 =	2,00 m
• hodnik za pešce (levo)	1 x 1,20 =	1,20 m
• hodnik za pešce (desno)	1 x 2,00 =	2,00 m
• berma ob hodniku	2 x 0,50 =	1,00 m
SKUPAJ		= 13,20 m

Zaradi obstoječih objektov in zidov na obeh straneh ceste širine hodnikov za pešce variirajo.

Os 2 – R2 433/1288 Lenart – Križišče Sveta Ana:

• vozišče	2 x 3,00 =	6,00 m
• pas za levo zavijanje	1 x 3,00 =	3,00 m
• varnostni pas	2 x 0,50 =	1,00 m
• kolesarski pas	2 x 1,00 =	2,00 m
• hodnik za pešce	2 x 1,20 =	2,40 m
• berma ob hodniku	2 x 0,50 =	1,00 m
SKUPAJ		= 15,40 m

Os 3 – R2 433/1288 Lenart – Križišče Sveta Ana:

• vozišče	2 x 3,00 =	6,00 m
• pas za levo zavijanje	1 x 3,00 =	3,00 m
• varnostni pas	2 x 0,50 =	1,00 m
• kolesarski pas	2 x 1,00 =	2,00 m
• hodnik za pešce	1 x 1,20 =	1,20 m
• hodnik za pešce	1 x 1,50 =	1,50 m
• berma ob hodniku	2 x 0,50 =	1,00 m
SKUPAJ		= 15,70 m

Os 4 – R2 433/1288 Senarska - Lenart:

• vozišče	1 x 4,00 =	6,00 m
• kolesarski pas	2 x 1,30 =	2,00 m
• hodnik za pešce	2 x 1,20 =	1,20 m
SKUPAJ		= 15,70 m

Zaradi obstoječih objektov in zidov na obeh straneh ceste širine hodnikov za pešce variirajo.

Os 5 – LZ 204031

Gre za kratek odsek ceste, katere širina vozišča se zaradi bližine krožnega križišča K-3 spreminja. Na območju vkopa v obstoječo cesto je širina vozišča 6,76 m.

• varnostni pas	2 x 0,50 =	1,00 m
• kolesarska steza	2 x 1,00 =	2,00 m
• hodnik za pešce	1 x 1,20 =	1,20 m
• hodnik za pešce	1 x 1,50 =	1,50 m
• berma ob hodniku	2 x 0,50 =	1,00 m
SKUPAJ		= 6,70 m

Os 6 – LZ 204032

Gre za kratek odsek ceste, katere širina vozišča se zaradi bližine krožnega križišča K-3 spreminja. Na območju vkopa v obstoječo cesto je širina vozišča 6,70 m.

• varnostni pas	2 x 0,50 =	1,00 m
• kolesarska steza	2 x 1,00 =	2,00 m
• hodnik za pešce	2 x 1,20 =	2,40 m
• berma ob hodniku	2 x 0,50 =	1,00 m
SKUPAJ		= 6,40 m

Os 7 – krožno križišče K1

Dimenzije KPP so opisane od centra krožnega križišča navzven:

• sredinski otok (kocke 20/20)	3,50 m
• vozni pas	4,50 m
• zelenica	1,50 m
• kolesarji	1,00 m

Zaradi obstoječih objektov in zidov na obeh straneh ceste širine hodnikov za pešce variirajo.

Os 8 – krožno križišče K2

Dimenzije KPP so opisane od centra krožnega križišča navzven:

• sredinski otok (kocke 20/20)	3,50 m
• vozni pas	4,50 m
• zelenica	1,50 m
• kolesarji	1,00 m
• hodnik za pešce	1,20 m

Zaradi obstoječih objektov in zidov na obeh straneh ceste širine hodnikov za pešce variirajo.

Os 9 – krožno križišče K3

Dimenzije KPP so opisane od centra krožnega križišča navzven:

- | | |
|---------------------------------|-----------------|
| • sredinski otok (kocke 20/20) | 3,50 m |
| • povozni del sredinskega otoka | 2,00 m |
| • vozni pas | 4,50 m |
| • zelenica | 1,50 m |
| • kolesarji | 1,00 m |
| • hodnik za pešce | 1,20 m (1,50 m) |

Zaradi obstoječih objektov in zidov na obeh straneh ceste širine hodnikov za pešce variirajo.

Stop pregledna (zaustavna) dolžina P_z za $V_r = 50$ km/h znaša 45 m in je zagotovljena na vseh obravnavanih odsekih.

Za potrebe določitve voziščnih konstrukcij je bil pripravljen Elaborat dimenzioniranja voziščnih konstrukcij. Izvedba voziščnih in pohodnih površin je deljena po območjih, in sicer:

- vozni pasovi in površine za pešce in kolesarje v asfaltu (os 0 do km 1+170, os 1, os 2, os 3, os 5, os 6)
- vozni pasovi v asfaltu, površine za pešce in kolesarje obdelane s kamnom (os 0 od km 1+170 do K2)
- vozni pasovi delno v asfaltu, delno v kamnu, površine za pešce in kolesarje obdelane s kamnom (os 4),

Tipi vozišč, ki jih predvidevamo, so naslednji:

Tip 1 – R2 449/1543 Priključek Lenart – Lenart (os 0)

Na območju do krožnega križišča K1 (na območju do km 1,170 se izvede zamenjava ustroja v debelini 16 cm, nakar se izvedeta sloja asfalta; na poškodovanih mestih se izvedejo lokalne sanacije z ustrojem):

- | | |
|--------------------|----------------------|
| • debelina 4,0 cm | AC 11 surf B50/70 A3 |
| • debelina 12,0 cm | AC 32 base B50/70 A3 |
| • debelina 25,0 cm | TD 32 |
| • debelina 40,0 cm | kamnita posteljica |

SKUPAJ 81,0 cm

Tip 2 – R2 449/1543 Priključek Lenart – Lenart (os 0)

Na območju od krožnega križišča K1 do krožnega križišča K2:

- | | |
|--------------------|----------------------|
| • debelina 4,0 cm | AC 11 surf B50/70 A3 |
| • debelina 9,0 cm | AC 22 base B50/70 A3 |
| • debelina 25,0 cm | TD 32 |
| • debelina 40,0 cm | kamnita posteljica |

SKUPAJ 78,0 cm

Tip 3 – R2 449/0315 Lenart – Gornja Radgona (os 1)

- debelina 4,0 cm AC 11 surf B50/70 A3
- debelina 9,0 cm AC 22 base B50/70 A3
- debelina 25,0 cm TD 32
- debelina 40,0 cm kamnita posteljica

SKUPAJ 78,0 cm

Tip 4 – R2 433/1288 Lenart – Trate (os 2 in 3)

- debelina 4,0 cm AC 11 surf B50/70 A4
- debelina 8,0 cm AC 22 base B50/70 A4
- debelina 22,0 cm TD 32
- debelina 40,0 cm kamnita posteljica

SKUPAJ 74,0 cm

Tip 5 – R2 433/1287 Senarska – Lenart (os 4)

- debelina 4,0 cm AC 11 surf B50/70 A3
- debelina 9,0 cm AC 22 base B50/70 A3
- debelina 25,0 cm TD 22
- debelina 40,0 cm kamnita posteljica

SKUPAJ 78,0 cm

Tip 6 – ostale ceste (os 5 in 6)

- debelina 4,0 cm AC 11 surf B70/100 A4 Z2
- debelina 8,0 cm AC 22 base B50/70 A4
- debelina 20,0 cm TD 32
- debelina 40,0 cm kamnita posteljica

SKUPAJ 72,0 cm

Tip 7 – površine za pešce in kolesarje

- debelina 5,0 cm AC 8 surf B70/100 A5
- debelina 20,0 cm TD 22
- debelina 30,0 cm kamnita posteljica

SKUPAJ 55,0 cm

Tip 8 – površine za pešce in kolesarje – izvedba v kamnu

- debelina 6,0 cm porfir (položen v pusti beton)
- debelina 15,0 cm mikroarmiran pusti beton
- debelina 20,0 cm TD 22
- debelina 25,0 cm kamnita posteljica

SKUPAJ 66,0 cm

Tip 9 – kolesarska steza v kamnu ob vozišču

- debelina 6,0 cm porfir (položen v pusti beton)
- debelina 15,0 cm mikroarmiran pusti beton

- debelina 25,0 cm TD 32
 - debelina 32,0 cm kamnita posteljica
-
- SKUPAJ 78,0 cm

Tip 10 – povezane površine izvedene v kamnu (os 4)

- debelina 6,0 cm porfir (položen v pusti beton)
 - debelina 25,0 cm mikroarmiran pusti beton
 - debelina 15,0 cm TD 22
 - debelina 32,0 cm kamnita posteljica
-
- SKUPAJ 78,0 cm

Na območju površin za pešce se uporabijo porfirne plošče sive barve, velikosti 100/20/6 z neenakomernim rastrom dolžin.

Na območju površin za kolesarje se uporabijo porfirne plošče sive barve, velikosti 100/10/6.

Med križiščema K1 in K2 se na območju, kjer so kolesarji v istem nivoju kot motorna vozila, za ločitev predvidijo kocke iz rdečega porfirja 20/20, zatem sive granitne kocke 9/9 in sicr v treh vrsticah, saj je potrebno doseči širino pasu 30 cm.

Raster polaganja kamnitih plošč se določi na gradbišču. Kamnite plošče se po navodilih Zavoda za varstvo kulturne dediščine polagajo na stik.

V območju Ptujске ceste oz. trga je predvidena zamenjava obstoječih dreves z novimi. S strani Zavoda za varstvo kulturne dediščine je bila predlagana zasaditev z drevesi vrste Acer Campestre, s premerom debel 20 – 25 cm. Izbrana vrsta je enaka obstoječi vrsti dreves, ki so zasajena pred vhodom v občinske prostore.

6.3. OPIS PROJEKTNIH REŠITEV

Projektirana rešitev predstavlja preureditev dveh obstoječih semaforiziranih trikrakih križišč na R2 449 v nova krožna križišča in preureditev obstoječega nesamoforiziranega štirikrakega križišča na R2 443 z Maistrovo ulico v novo krožno križišče.

6.3.1. OPIS IN UTEMELJITEV HORIZONTALNEGA IN VERTIKALNEGA POTEKA

Os 0 – R2 449/1543 Priključek Lenart – Lenart

Horizontalni potek: Začetek obdelave je v km 0+690 regionalne ceste R2-449, odsek 1543 Priključek Lenart – Lenart, kjer trasa iz smeri priključka Lenart za obstoječim krožiščem »Preša« poteka po obstoječi regionalni cesti v premi. Za obstoječim krožnim križiščem v km 0+670 se trasa začne s premo. V nadaljevanju sledijo naslednji horizontalni elementi: A=89,44, R=200, A=89,44, A=160,04, R=600, A=154,92, prema, A=77,46, R=150, A=77,46, prema R01000, prema, R=30, prema (krožno križišče K1), prema, R050, R=350, prema, R=50, prema (krožno križišče K2).

Vertikalni potek se začne iz obstoječega krožnega križišča in se konča v K2, z naslednjimi elementi: - 0,492 %, Rkk=3500, +2,3608 %, Rkk=2750, +5,8273 %, Rkk=1000, -3,5202 %, Rkv=10000, -3,854 %.

Os 1 – R2 449/0315 Lenart – Gornja Radgona

Horizontalni potek: Ta os predstavlja nadaljevanje osi 0, in sicer se začne v krožnem križišču K2 z naslednjimi elementi: prema, R=50, prema, R=200, prema.

Vertikalni potek se začne v K2 in se nadaljuje z naslednjimi elementi: -3,2 %, R_{kk}=2500, -2,0318 %, R_{kv}=10000, -3,0975 %.

Os 2 – R2 433/1288 Lenart – Križišče Sveta Ana

Horizontalni potek: Ta os predstavlja povezavo med krožnima križiščema K2 in K3 ter poteka v premi.

Vertikalni potek se začne v K2 in se nadaljuje z naslednjimi elementi do K3: -1,4636 %, R_{kk}=3000, -0,297 %.

Os 3 – R2 433/1288 Lenart – Križišče Sveta Ana

Horizontalni potek: Ta os se začne v K3 ter poteka v premi.

Vertikalni potek se začne v K3 in se nadaljuje z naslednjimi elementi: 0,4423 %, R_{kk}=6000, 1,0621 %.

Os 4 – R2 433/1287 Senarska – Lenart

Horizontalni potek: Uporabljeni horizontalni elementi so: prema, R=199,95, prema, R=150, prema.

Vertikalni potek se začne iz smeri Senarske in se konča v K1 z elementi: -5,5441 %, R_{kv}=1500, -7,8474, R_{kk}=200, -2,50%,

Os 5 – LZ 204031

Horizontalni potek: Začne se v K3 in je sestavljena iz naslednjih elementov: prema, R=150, prema.

Vertikalni potek: -0,5000 %, R_{kk}=500, -1,5750 %.

Os 6 – LZ 204032

Horizontalni potek: Ta os se začne v K3 ter poteka v premi.

Vertikalni potek: Poteka v tangenti z naklonom -1,3738 %.

Os 7 – krožno križišče K1

Horizontalni potek: Os poteka po radiju R=16 m.

Vertikalni potek: +2,500 %, R_{kv}=300 m, -2,000 %, R_{kk}=300, +2,500 %

Os 8 – krožno križišče K2

Horizontalni potek: Os poteka po radiju R=16 m.

Vertikalni potek: +2,000 %, R_{kv}=500 m, -1,500 %, R_{kk}=400, +2,000 %, R_{kv}=500, -1,5000 %.

Os 9 – krožno križišče K3

Horizontalni potek: Os poteka po radiju R=20 m.

Vertikalni potek: -0,500 %, R_{kk}=1.500 m, +0,500 %, R_{kv}=1.750, -0,5000 %.

6.3.2. KRIŽIŠČA, PRIKLJUČKI IN BUS POSTAJALIŠČA

Križišče na R2 449/1543 z R3 433/1287 (K1): Obstoječe trikrako semaforizirano križišče se preuredi v novo trikrako krožno križišče.

Križišče na R2 449/1543 z R3 433/1288 (K2): Obstoječe trikrako semaforizirano križišče se preuredi v novo trikrako krožno križišče.

Križišče na R2 443/1288 z LZ 204301 in Maistrovo ulico: Obstoječe štirikrako nesemaforizirano križišče se preuredi v novo štirikrako krožno križišče.

Tlakovani del in asfaltni del krožnih križišč je ločen z granitnim robnikom, kateri se vgradi 1 cm višje kot je asfalt. V primeru K3 je notranji otok stožčasto zasut, humuziran in hortikulturno opremljen. Ob vznožju otoka za tlakovanim delom je nad robnikom 15/25 predvidoma 1,5 m široka berma s sklonom proti centru krožnega križišča za odvod padavinske vode iz stožčastega zasutja.

Obstoječi priključki se prilagodijo novim projektnim rešitvam.

Na obravnavanem odseku ni predvidenih avtobusnih postajališč.

6.4. OBSTOJEČI KOMUNALNI VODI IN NJIHOVA PREUREDITEV

6.4.1. KANALIZACIJA

Na obravnavanem območju se po podatkih GJI nahaja kanalizacijsko omrežje (mešana kanalizacija in meteorni kanal).

Na mestih, kjer poteka obstoječa mešana kanalizacija se predvidi zamenjava te. Primarna kanalizacija (glavni kanali) so predvideni kot betonske cevi, sekundarna kanalizacija oz. prečne povezave iz požiralnikov pa so predvidene kot polietilenske (PE).

Na območju od K1 in K2, kjer kolesarski pas poteka na istem nivoju kot vozišče, so zaradi strešnega naklona in robnika višine 7 cm na obeh straneh ceste predvideni linijski požiralniki. Na ostalih mestih se predvidijo požiralniki z vtokom pod robnikom ali z mrežasto rešetko.

Meteorni kanal je v dobrem stanju in se ohranja.

Primarna kanalizacija

Os 0	od km 1+185 do km 1+240 se namesto obstoječega predvidi nov kanal, fi 50, v dolžini 54 m	GJI: menjava kanalov 706, 313, 312, 314, 315, 362, 710
	od km 1+270 naprej se predvidi zamenjava obstoječih mešanih kanalov, in sicer: fi 50 v dolžini 169 m, fi 40 v dolžini 40 m	
Os 1	od km 0+000 do km 0+175 se predvidi zamenjava obstoječih mešanih kanalov, in sicer: fi 80 v dolžini 41 m, fi 50 v dolžini 138 m, fi 30 v dolžini 14 m	GJI: menjava kanalov 709, 708, 711, 474, 866, 692
Os 2	od km 0+040 do km 0+116 se predvidi zamenjava obstoječih mešanih kanalov fi 30 v dolžini 76 m	GJI: menjava kanalov 475, 122

Os 3	od km 0+116 do km 0+235 se predvidi zamenjava obstoječih mešanih kanalov fi 30 v dolžini 119 m	GJI: menjava kanalov 903, 902, 297
Os 4	predvidi se nov kanal fi 50 v dolžini 95 m	GJI: menjava kanala 847
Os 5	predvidi se zamenjava obstoječih mešanih kanalov fi 50 v dolžini 42 m	
Os 6	predvidi se zamenjava obstoječih mešanih kanalov fi 50 v dolžini 34 m, fi 20 v dolžini 9 m	GJI: menjava kanalov 124, 125

Jaški in požiralniki

Vsi jaški so tipski, izdelani iz PEHD po SIST EN 13598-1 DN 500 mm. Na vrhu jaška je nameščen LTŽ pokrov na AB okviru. Pokrovi imajo funkcijo zaklepanja. Vsi jaški se vgradijo v podložni beton C 12/15, v debelini 10 cm, ali na dobro utrjeno peščeno posteljico, ki naj bo 0,5 m večja od premera jaška. Vsi jaški so izvedeni v vodotesni izvedbi.

Za požiralnike, ki se navezujejo na jašek, je potrebno pripraviti priključke na telesu jaška. Na vrhu jaška se izdelata armiranobetonski okvir, v katerem je nameščen LTŽ pokrov. Pokrovi v voznih površinah so nosilnosti 400 kN, požiralniki pod pločnikom pa imajo pokrov nosilnosti 125 kN. Vsi požiralniki se vgradijo na podložni beton C12/15, v debelini 10 cm, ali na dobro utrjeno peščeno posteljico. Vsi požiralniki so izvedeni v vodotesni izvedbi.

Vsi požiralniki o tipski in izdelani skladno s standardom SIST EN 13598-1. Požiralniki imajo peskolov globine min. 50 cm.

Drenaže

Za odvodnjavanje so predvidene vzdolžne in prečne drenaže DN150 in DK250, ki so poleg odvodnjavanja tampona uporabljene tudi za vzdolžno kanaliziranje meteorne vode. Drenaže se priključujejo na požiralnike ali kontrolne jaške. Na koncu vaje je predviden izpust DK v usedalnik pz. V ponikovalni jarek.

Tehnologija izgradnje

Obstoječo kanalizacijo nadomestimo z novo zaradi velikih globin z opaznim izkopom, saj bi s prostim izkopom to pomenilo prevelik poseg na cesto in hkrati obstoječo podlago voziščne konstrukcije.

6.4.2. CESTNA RAZSVETLJAVA

Na obravnavanem območju se nahaja obstoječa cestna razsvetljava v upravljanju Občine Lenart:

- cestna razsvetljava ob južnem pločniku R2-449/1543 od km 0+690 do km 1+448;
- cestna razsvetljava ob južnem pločniku R2-449/0315 od km 0+000 do konca odseka oz. v smeri industrijske cone;
- cestna razsvetljava ob vzhodnem pločniku R2-433/1287 od km 3+900 do km 4+030 in zahodnem pločniku R2-433/1287 od km 3+900 do km 4+005;
- cestna razsvetljava ob vzhodnem pločniku R2-433/1288 od km 0+000 do km 0+116 oziroma do križišča z Maistrovo ulico ter v nadaljevanju ob zahodnem pločniku R2-433/1288 od km 0+116 do konca odseka oziroma v smeri Svete Ane;
- cestna razsvetljava ob južnem pločniku Maistrove ulice (LZ 204032) do križišča in po severni strani Maistrove ulice (LZ 204032) od križišča dalje.

V okviru obravnavane investicije je predvidena izgradnja nove ceste razsvetljave, saj obstoječa cestna razsvetljava ne dosega sodobnih in okolju prijaznih standardov, odjemna mesta pa so dotrajana. Nova cestna razsvetljava se izgradi v kandelaberski izvedbi, v zadnjem robu pločnika.

Za potrebe cestne razsvetljave bo izgrajeno novo odjemno mesto, ki bo tipsko prostostoječe in na katerega se izvede napajanje celotne nove cestne razsvetljave. V novem odjemnem mestu se tarifno

varovalke spremenijo (poveča se priključna moč). Do povečanja priključne moči ne prihaja zaradi nove razsvetljave, pač pa zaradi aktualnega neskladja uporabljenih tarifnih varovalk in zakupljene moči.

V vseh treh priključnih mestih se priključna moč realno zmanjša:

- v TP Lenart 1: priključna moč novih svetilk je nižja od moči demontiranih svetilk;
- v TP Lenart 2: priključna moč novih svetilk je občutno nižja od moči demontiranih svetilk na kandelabrih ob Mariborski cesti; prav tako se demontira semaforska naprava, ki je priključena v to TP;
- v TP Lenart 3: iz tega odjemnega mesta se samo demontirajo obstoječe svetilke (nove bodo napajane iz TP Lenart 1).

V obstoječa odjemna mesta se posega zgolj zaradi stikalnih manipulacij. Odklopi se bodo izvajali na način, da bodo ostala cestna razsvetljava in odjemna mesta nemoteno delovala.

Hkrati bo izveden napajalni kabel za talno osvetljevanje prehodov za pešce. Tako označeno bodo določeni prehodi za pešce (prvi na vstopu proti centru mesta Lenart – iz vseh strani) in krožišča. Uporabljene bodo povozne svetilke tip LED »Levellite«, enostranska 6x bela. Svetilke bodo montirane v vmesnih prostorih med belimi črtami (zebra) ali pred preходом, in sicer v smeri vožnje pred preходом.

Za razsvetljavo cest bodo uporabljene svetilke tipa LED:

- Za cesto R2-449/1543 (znotraj mestnega središča) bodo uporabljene svetilke LED (Atriva SGV700 35W; običajna redukcija), 4.100 lm, z ravnim steklom (dosežena zahtevana usmerjenost svetlobe in omejeno bleščanje). Svetilke bodo opremljene s svetlobnim virom 35 W in bodo nameščene na ločenih kandelabrih h=7 m (svetilka na višini cca 6,1 m).
- Za cesto R2-433/1287 bodo uporabljene svetilke LED (Atriva SGV700 27W; običajna redukcija), 3.200 lm, z ravnim steklom (dosežena zahtevana usmerjenost svetlobe in omejeno bleščanje). Svetilke bodo opremljene s svetlobnim virom 27 W in bodo nameščene na ločenih kandelabrih h=7 m (svetilka na višini cca 6,1 m). Izgled svetilke in kandelabra je pogojen s strani ZVKD.
- Za cesto R2-449/0315 bodo uporabljene svetilke LED (Slolux SI3-065-0746-M1 64,6 W; običajna redukcija), 7.461 lm, z ravnim steklom (dosežena zahtevana usmerjenost svetlobe in omejeno bleščanje). Svetilke bodo opremljene s svetlobnim virom 64,6 W in bodo nameščene na ločenih kandelabrih h=8,8 m.
- Za cesto R2-433/1288 bodo uporabljene svetilke LED (Slolux SI2-046-0465-M1 46 W; običajna redukcija), 4.655 lm, z ravnim steklom (dosežena zahtevana usmerjenost svetlobe in omejeno bleščanje). Svetilke bodo opremljene s svetlobnim virom 46 W in bodo nameščene na ločenih kandelabrih h=8,8 m.
- Za cesto R2-449/1543 (do mestnega središča) bodo uporabljene svetilke LED (Slolux SI3-065-0750-M2 65 W; običajna redukcija), 7.500 lm, z ravnim steklom (dosežena zahtevana usmerjenost svetlobe in omejeno bleščanje). Svetilke bodo opremljene s svetlobnim virom 65 W in bodo nameščene na obstoječih ravnih kandelabrih h=9,0 m.

Ključni podatki nove cestne razsvetljave:

• dolžina trase	m	1.440
• svetilke LED Atriva SGV700 35 W	kos	25
• svetilke LED Atriva SGV700 27 W	kos	4
• svetilke LED Slolux SI2 046 0465 M1 46 W	kos	19
• svetilke LED Slolux SI3 065 0750 M2 65 W	kos	15
• svetilke LED Slolux SI3 065 0746 M1 64 W	kos	6
• svetilke LED Levellite, enostranska 6x bela	kos	15
• temelji za kandelabre h=7 m	kos	29
• temelji za ločne kandelabre h=8,8 m	kos	25
• kandelabri Atriva h=7m	kos	29

- kandelabri ločni h=8,8 m kos 25
- kabli NAYY-J 4 x 16 + 2,5 0.6/1 kV (razvod JR)

6.4.3. VODOVOD

Na obravnavanem območju se nahaja del primarnega vodovodnega omrežja. V okviru obravnavane investicije je predvidena zamenjava na naslednjih mestih:

- Os 1 – nov vodovodni cevovod LŽ 200, v dolžini l=150 m;
- Os 2 – nov vodovodni cevovod LŽ 200, v dolžini l=20 m;
- Križišče K3 – nov vodovodni cevovod LŽ 100, v dolžini l=50 m.

6.4.4. DRUGI KOMUNALNI VODI

Na obravnavanem območju se nahajajo tudi drugi elektro, TK in KRS vodi, v katere se ne posega.

7. ANALIZA ZAPOSLENIH

Za izvedbo investicije investitor ne načrtuje novih zaposlitev.

Za upravljanje novozgrajene občinske infrastrukture investitor ne načrtuje novih zaposlitev.

8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

Investicijski stroški so ocenjeni na podlagi projektantske ocene stroškov in usklajeni s sporazumom o sofinanciranju ureditve.

Tabela 12: Celotni investicijski stroški po stalnih cenah julij 2017, v EUR, z DDV

	Skupaj	RS DRSI	Občina Lenart	Občina Lenart
Viri financiranja	EUR	EUR	EUR	%
Pripravljalna dela med gradnjo	31.716,80	29.216,80	2.500,00	7,88
Izvedbena dokumentacija	23.424,00	23.424,00	0,00	0,00
Zemljiško-pravne zadeve - odkupi zemljišč	5.000,00	2.500,00	2.500,00	50,00
Konzultantske storitve (84 ur)	3.292,80	3.292,80	0,00	0,00
Gradnja državne ceste Maribor - Radgona	905.307,13	781.551,86	123.755,27	13,67
Preddela	48.048,57	48.048,57	0,00	0,00
Zemeljska dela	232.860,19	232.860,19	0,00	0,00
Voziščne konstrukcije	301.852,10	301.852,10	0,00	0,00
Odvodnjavanje - drenaža	23.835,14	23.835,14	0,00	0,00
Odvodnjavanje - kanalizacija	48.388,48	24.194,24	24.194,24	50,00
Odvodnjavanje - jaški	48.621,10	24.310,55	24.310,55	50,00
Prometna oprema	38.000,90	38.000,90	0,00	0,00
Tuje storitve	81.400,00	17.400,00	64.000,00	78,62
Nepredvidena dela (10 %)	82.300,65	71.050,17	11.250,48	13,67
Gradnja državne ceste R2-433/1287 Senarska - Lenart	98.894,96	91.000,47	7.894,49	7,98
Preddela	3.764,48	3.764,48	0,00	0,00
Zemeljska dela	23.446,06	23.446,06	0,00	0,00
Voziščne konstrukcije	31.341,82	31.341,82	0,00	0,00
Odvodnjavanje - drenaža	5.237,10	5.237,10	0,00	0,00
Odvodnjavanje - kanalizacija	7.610,78	3.805,39	3.805,39	50,00
Odvodnjavanje - jaški	8.178,20	4.089,10	4.089,10	50,00
Prometna oprema	956,07	956,07	0,00	0,00
Tuje storitve	9.370,00	9.370,00	0,00	0,00
Nepredvidena dela (10 %)	8.990,45	8.990,45	0,00	0,00
Gradnja državne ceste R2-433/1288 Lenart - Trate	331.067,13	306.182,50	24.884,63	7,52
Preddela	16.092,63	16.092,63	0,00	0,00
Zemeljska dela	89.978,19	89.978,19	0,00	0,00
Voziščne konstrukcije	105.740,92	105.740,92	0,00	0,00
Odvodnjavanje - površinsko	105,20	105,20	0,00	0,00
Odvodnjavanje - drenaža	14.733,94	14.733,94	0,00	0,00
Odvodnjavanje - kanalizacija	29.660,97	14.830,49	14.830,48	50,00
Odvodnjavanje - jaški	20.108,30	10.054,15	10.054,15	50,00
Prometna oprema	14.304,97	14.304,97	0,00	0,00
Tuje storitve	10.245,00	10.245,00	0,00	0,00
Nepredvidena dela (10 %)	30.097,01	30.097,01	0,00	0,00
Gradnja pločnika ob državni cesti Maribor - Radgona	422.852,86	0,00	422.852,86	100,00
Preddela	13.501,50	0,00	13.501,50	100,00
Zemeljska dela	63.810,91	0,00	63.810,91	100,00
Voziščne konstrukcije	289.591,40	0,00	289.591,40	100,00
Gradbena in obrtniška dela	9.714,70	0,00	9.714,70	100,00
Prometna oprema	6.113,18	0,00	6.113,18	100,00

	Skupaj	RS DRSI	Občina Lenart	Občina Lenart
<i>Tuje storitve</i>	1.680,00	0,00	1.680,00	100,00
<i>Nepredvidena dela (10 %)</i>	38.441,17	0,00	38.441,17	100,00
Gradnja pločnika ob državni cesti R2-433/1287 Senarska - Lenart	123.151,99	0,00	123.151,99	100,00
<i>Preddela</i>	2.305,29	0,00	2.305,29	100,00
<i>Zemeljska dela</i>	15.861,64	0,00	15.861,64	100,00
<i>Voziščne konstrukcije</i>	82.257,00	0,00	82.257,00	100,00
<i>Gradbena in obrtniška dela</i>	1.592,90	0,00	1.592,90	100,00
<i>Prometna oprema</i>	627,52	0,00	627,52	100,00
<i>Tuje storitve</i>	9.312,00	0,00	9.312,00	100,00
<i>Nepredvidena dela (10 %)</i>	11.195,64	0,00	11.195,64	100,00
Gradnja pločnika ob državni cesti R2-433/1288 Lenart - Trate	71.674,92	0,00	71.674,92	100,00
<i>Preddela</i>	3.979,84	0,00	3.979,84	100,00
<i>Zemeljska dela</i>	15.129,58	0,00	15.129,58	100,00
<i>Voziščne konstrukcije</i>	25.152,50	0,00	25.152,50	100,00
<i>Prometna oprema</i>	3.637,10	0,00	3.637,10	100,00
<i>Tuje storitve</i>	17.260,00	0,00	17.260,00	100,00
<i>Nepredvidena dela (10 %)</i>	6.515,90	0,00	6.515,90	100,00
Cestna razsvetljava, NN priključek (dovod)	340.767,68	0,00	340.767,68	100,00
<i>Pripravljalna dela</i>	3.600,00	0,00	3.600,00	100,00
<i>Gradbena dela</i>	162.866,50	0,00	162.866,50	100,00
<i>Montažna dela</i>	120.195,50	0,00	120.195,50	100,00
<i>Demontažna dela</i>	3.900,00	0,00	3.900,00	100,00
<i>Zaključna dela</i>	19.226,80	0,00	19.226,80	100,00
<i>Nepredvidena dela (10 %)</i>	30.978,88	0,00	30.978,88	100,00
Začasna prometna ureditev – zapora ceste	30.000,00	30.000,00	0,00	0,00
Svetovalne in inženirske storitve v času gradnje	9.878,40	9.878,40	0,00	0,00
<i>Konzultantske storitve (84 ur)</i>	3.292,80	3.292,80	0,00	0,00
<i>Izvajanje nadzora po ZGO (168 ur)</i>	6.585,60	6.585,60	0,00	0,00
Skupaj brez DDV	2.365.311,87	1.247.830,03	1.117.481,84	47,24
DDV 22 %	520.368,61	274.522,61	245.846,00	47,24
Skupaj z DDV	2.885.680,48	1.522.352,64	1.363.327,84	47,24

Glede na razdelitev stroškov med DRSI in Občino Lenart, opredelitev upravičenih in preostalih stroškov ni smiselna. DRSI prevzema stroške, ki se nanašajo na državno infrastrukturo, Občina Lenart pa stroške, ki se nanašajo na občinsko infrastrukturo. Stroške izdelave projektne dokumentacije, zapore ceste, svetovalnih in inženirskih storitev v celoti prevzema DRSI.

Izvedba investicije je predvidena v letih 2017-2018, znotraj enega leta od priprave tega IP, zato preračun v tekoče cene, skladno z Uredbo, ni potreben.

9. ANALIZA LOKACIJE

Investicija se izvaja na območju strnjenege območja mesta Lenart, v k.o. 532 – Lenart v Slovenskih goricah. Spisek prizadetih parcel: 816/6, 816/1, 816/3, 816/9, 816/4, 816/11, 816/19, 477/1, 476, 816/15, 816/16, 816/17, 414, 816/18, 816/20, 816/1, 528/6, 815, 818, 528/4, 275/1, 813, 274/1, 275/2, 274/2, 276/1, 811, 278/1, 278/2, 279/2, 279/8, 817, 215, 185/3, 216, 218/1, 217/2, 819, 812, 814/1.

Slika 1: Območje urejanja



Vir: <https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=LENART>

Gradbena dela se bodo izvajala v varovalnem pasu državne ceste, in sicer v skladu z Zakonom o graditvi objektov in Zakonom o cestah, ter se kot taka obravnavajo kot vzdrževalna dela v javno korist. Ker se bodo vzdrževalna dela izvajala pod prometom, je potrebno izdelati elaborat zapore ceste, ki se upošteva pri izvedbi del.

Investicija se v delu izvaja na območju varovane kulturne dediščine.

Slika 2: Območje varovane kulturne dediščine



Vir: PISO

10. ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE

V območju gradnje je potrebno posvetiti posebno skrb ravnanju z gradbenimi odpadki in z njimi ravnati v skladu z veljavno zakonodajo (Zakon o varstvu okolja, Uredba o odpadkih, Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uredba o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov). Investitor mora zagotoviti, da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke hranijo ali začasno skladiščijo na gradbišču tako, da ne onesnažujejo okolja in je zbiralcu gradbenih odpadkov omogočen dostop za njihov prevzem ali prevozniku gradbenih odpadkov za njihovo odpremo predelovalcu ali odstranjevalcu gradbenih odpadkov.

Če hramba ali začasno skladiščenje gradbenih odpadkov ni možno na gradbišču, mora investitor zagotoviti, da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke odlagajo neposredno po nastanku v zabojnike, ki so nameščeni na gradbišču ali ob gradbišču in so prirejeni za odvoz gradbenih odpadkov brez njihovega prekladanja.

Investitor mora zagotoviti poročilo o gospodarjenju z gradbenimi odpadki, ki mora biti pripravljeno skladno s pravilnikom o ravnanju z odpadki. Vsebovati mora predpisane evidenčne liste, ki dokazujejo ustrezno oddajo oz. prevzem gradbenih odpadkov.

Glede na predpise s področja varstva okolja je bila investicija ocenjena z vidika varstva okolja, pri čemer je investitor ugotovil:

- da se kvaliteta zraka v neposredni okolici ne bo poslabšala;
- da se emisijsko stanje hrupa v bližnji okolici ne bo poslabšalo;
- da investicije ne bo imela degradacijskih vplivov na kvaliteto površinskih voda, podzemne vode in tal;
- da se glede na lokacijo stanje ostalih parametrov (krajina, flora, favna, odpadki) ne bo poslabšalo.

Eventualne negativne vplive na zrak, tla in posredno na podzemno vodo v času gradbenih del je potrebno omejiti z vrsto ukrepov, ki se morajo izvajati na celotnem območju gradbenih del in transportnih poti, kot npr.:

- z uporabo tehnično brezhibnih transportnih in gradbenih strojev,
- z optimizacijo gradbenih poti,
- z onesnaženim materialom se ravna v skladu z veljavnimi pravilniki in drugo pozitivno zakonodajo,
- z ustrezno hrambo, skladiščenjem in oddajo ter predelavo gradbenih odpadkov,
- z izvedbo gradnje izven nočnega časa, nedelj in praznikov,
- z uporabo strojev, ki prekomerno ne povzročajo hrupa.

Eventualno nastali negativni vplivi na okolje bodo odpravljeni na stroške povzročitelja.

11.ČASOVNI NAČRT IZVEDBE

11.1.NAČRT AKTIVNOSTI IN ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA

Investicija je v fazi priprave izvedbene dokumentacije. Izbiro izvajalca bo v skladu s sporazumom o sofinanciranju izvedel DRSI. Sestavni del gradbene pogodbe bodo posebni in splošni pogoji pogodbe po FIDIC – rdeči knjigi.

Izbiro izvajalca gradbenega nadzora oziroma inženirja bo v skladu s sporazumom o sofinanciranju izvedel DRSI.

Izvedbena dela bo koordinirala DRSI, v sodelovanju z Občino Lenart. DRSI bo izvajal tudi stalen nadzor nad izvajanjem del. Odgovorna oseba na strani DRSI je Ljiljana Herga, univ. dipl. inž. geol., na strani Občine Lenart pa Marjan Banič, univ.dipl.gradb.inž.

Nadaljnje aktivnosti za Občino Lenart so vezane na zagotovitev potrebnih sredstev za izvedbo investicije, na spremljanje izvajanja del, plačevanja obveznosti in sprejemanje odločitev, potrebnih za funkcionalni zaključek vseh investicijskih del.

Po končani izvedbi bosta država in občina prevzeli v upravljanje in vzdrževanje vsaka svoj del predmetne investicije v obsegu, ki ga določa veljavni Zakon o cestah.

11.2.ANALIZA IZVEDLJIVOSTI

Izvedljivost projekta je delno pogojena z zagotovitvijo potrebnih virov financiranja, tako v državnem kot v občinskem proračunu. Glede na že podpisan sporazum o sofinanciranju je izvedljivost projekta relativno visoka.

Določena tveganja so povezana z zanesljivostjo izvajalca, morebitnimi spremenjenimi okoliščinami pri pripravi dokumentacije, odkupih zemljišč, ipd. Tudi postopki zemljiškoknjižne ureditve novozgrajene infrastrukture so načeloma dogovorjeni in v zaključni fazi. Morebitne slabe vremenske razmere bi lahko povzročile določen zamik izvajanja del, same izvedbe pa bistveno ne bi ogrozile.

Investicijska ocena je izdelana z 80 % zanesljivostjo. Zaenkrat ni pričakovati bistvenih sprememb stanja in cen, ki bi pomenila povečanje investicijske vrednosti (v predračunu je del sredstev namenjen tudi nepredvidenim delom). Za oba financerja je smiselno, da v svojih proračunskih načrtih upoštevata tudi možnost dodatnih in več del. V kolikor bi do teh dejansko prišlo v večjem obsegu kot ocenjeno ob proračunskem načrtovanju, bi izvedba lahko bila ogrožena. Glede na to, da so geomehanske raziskave bile izvedene je verjetnost nastanka takšne situacije minimalna.

Tudi poinvesticijsko upravljanje ne ogroža izvedljivosti projekta, saj imata oba bodoča upravljavca z upravljanjem tovrstne infrastrukture potrebna znanja in izkušnje.

12.NAČRT FINANCIRANJA

Investitor zagotavlja zaključeno finančno konstrukcijo tako, da zagotovi potrebne finančne vire za realizacijo stroškov investicije po tekočih cenah. V danem primeru so stalne cene enake tekočim. Investicija po tekočih cenah za Občino Lenart znaša 1.363.327,84 EUR z DDV. Občina bo sredstva za izvedbo investicije zagotovila v letu 2018. V ta namen bo kandidirala za spodbude SID banke, namenjene spodbujanju naložb v lokalno javno infrastrukturo (vir: <http://www.sid.si/Financiranje/Financiranje-obcin>).

Občina Lenart pričakuje, da bo na zgoraj navedenem razpisu pridobila ugodno posojilo s fiksno obrestno mero 6-mesečni EURIBOR + 0,70 %.

Celotna investicija je z 80 % verjetnostno oceno opredeljena v višini 2.885.680,48 EUR z DDV. V skladu s sporazumom o sofinanciranju DRSI zagotavlja 52,76 % sredstev za izvedbo investicije.

Tabela 13: Struktura financiranja celotne investicije

Viri financiranja	Skupaj	Delež
Republika Slovenija	1.522.352,64	52,76
Občina Lenart	1.363.327,84	47,24
Skupaj	2.885.680,48	100,00

Z

Za potrebe tega projekta smo ocenili tudi stroške načrtovanega pojasnila. Upoštevali smo naslednja izhodišča:

- investitor posojilo najame za 85 % stroškov naložbe brez DDV (949.859,56 EUR)
- doba vračanja 20 let, moratorij 1 leto
- datum črpanja posojila: 1. 6. 2018
- stroškov zavarovanja in obdelave ni
- 6-mesečni EURIBOR je negativen, zato ga ne upoštevamo

Tabela 14: Ocena amortizacije posojila

Leto	Obresti	Glavnica	Skupaj
2018	3.379,89	0,00	3.379,89
2019	6.689,49	24.996,30	31.685,79
2020	6.389,30	49.992,61	56.381,91
2021	6.016,76	49.992,61	56.009,37
2022	5.661,97	49.992,61	55.654,58
2023	5.307,14	49.992,61	55.299,75
2024	4.966,18	49.992,61	54.958,79
2025	4.597,52	49.992,61	54.590,13
2026	4.242,73	49.992,61	54.235,34
2027	3.887,91	49.992,61	53.880,52
2028	3.543,05	49.992,61	53.535,66
2029	3.178,29	49.992,61	53.170,90
2030	2.823,49	49.992,61	52.816,10
2031	2.468,70	49.992,61	52.461,31
2032	2.119,92	49.992,61	52.112,53
2033	1.759,06	49.992,61	51.751,67
2034	1.404,25	49.992,61	51.396,86

Leto	Obresti	Glavnica	Skupaj
2035	1.049,46	49.992,61	51.042,07
2036	696,80	49.992,61	50.689,41
2037	339,81	49.992,61	50.332,42
2038	37,10	24.996,30	25.033,40
	70.558,82	949.859,56	529.611,72

13. PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

Cestna infrastruktura na obravnavanem območju je v aktualnih razmerah relativno močno obremenjena, tako z lokalnim prometom kot s tranzitnim prometom (vozniki se izogibajo plačilu vinjet za uporabo avtoceste, veliko število poslovnih subjektov na območju, pomembno regijsko središče, pomembna geostrateška lega, ipd.).

Pločnik ob cesti, kolesarska pot, krožna križišča in urejena javna razsvetljava bosta stalno v uporabi pešcev in kolesarjev na območju, tudi šoloobveznih otrok (šolska pot) in turistov. Celotno urejena prometna infrastruktura na območju bo zagotavljala bistveno večjo varnost vseh udeležencev v prometu.

Finančnih prihodkov iz naslove te investicije ne bo.

Operativni stroški upravljanja so ocenjeni, kot sledi:

- stroški rednega vzdrževanja pločnika v sorazmernem deležu stroškov rednega vzdrževanja občinskih cest po proračunu 2017;
- stroški cestne razsvetljave v sorazmernem deležu stroškov teh stroškov po proračunu 2017.

Drugih stroškov nismo opredeljevali, saj se bodo delno izničili s prihranki od manj porabljene energije za javno razsvetljavo in reno vzdrževanje.

Tabela 15: Stroški tekočega vzdrževanja po statični metodi

Tekoče vzdrževanje	EUR
Proračun 2017	391.000
Dolžina občinskih cest	167.105
Tekoče vzdrževanje na m	2,34
Dolžina obravnavanih odsekov	1.256
Povprečni letni strošek	2.938,85

Tabela 16: Stroški javne razsvetljave po statični metodi

Tekoče vzdrževanje	EUR
Proračun 2017	160.000
Dolžina občinskih cest	167.105
Tekoče vzdrževanje na m	0,96
Dolžina obravnavanega odseka	1.256
Povprečni letni strošek	1.202,60

14. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

14.1. VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI

V okviru obravnavanega projekta lahko pričakujemo investicijske stroške in operativne stroške, kot smo jih predhodno že opredelili. Kot investicijske stroške upoštevamo le stroške, ki so predmet sofinanciranja s strani Občine Lenart.

Kot je bilo v tem IP že ugotovljeno z obravnavanim projektom ne bo ustvarjenih neposrednih prihodkov. Ne glede na to je potrebno pri presoji upravičenosti upoštevati ostanek vrednosti (kot neamortizirano vrednost naložbe ob koncu referenčnega obdobja) in koristi. Te lahko delno ovrednotimo z denarjem, v večini pa to ni mogoče.

Koristi, ki jih lahko ovrednotimo z denarjem:

- regijski vpliv, t.j. predvidevamo, da bo vsaj 50 % investicije izvedene z izvajalci iz regije;
- preprečeno odseljevanje, ki ga ocenjujemo v višini 100 % BDP na prebivalca za Podravsko regijo (po zadnjem objavljenem podatku);
- ohranjena delovna mesta, ki ga ocenjujemo v višini 200 % BDP na prebivalca za Podravsko regijo (po zadnjem objavljenem podatku).

Koristi, ki jih je težje ali pa jih ni mogoče ovrednotiti z denarjem:

- manj prometnih nesreč;
- manj poškodb na motornih vozilih;
- večja varnost v prometu;
- manj emisij hrupa in izpušnih plinov;
- manj svetlobnega onesnaževanja okolja;
- prihranki pri stroških cestne razsvetljave;
- prihranki pri stroških vzdrževanja občinske infrastrukture;
- podaljšanje življenjske dobe prometne infrastrukture;
- dvig življenjske ravni prebivalstva na obravnavanem območju;
- ohranjanje pogojev za dejavnost poslovnih subjektov na območju;
- izboljšanje pogojev za razvoj območja;
- boljši estetski videz in večja urejenost ter turistična atraktivnost območja;
- ohranjanje poseljenosti in povečanje priseljevanja na območje.

14.2. PRESOJA UPRAVIČENOSTI

V okviru tega IP se presoja upravičenosti izdelava za del investicije, ki predmet investiranja Občine Lenart.

Predpostavke finančne analize:

- strošek investicije: 1.117.481,84 brez DDV oziroma 1.363.327,84 EUR z DDV;
- življenjska doba prometne infrastrukture je 25 let, za prvo leto življenjske dobe smo šteli leto 2018;
- ostanek vrednosti ob koncu življenjske dobe (l. 2042) smo izračunali v višini 312.894,80 EUR;
- finančnih prihodkov iz naslove te investicije ne bo;
- operativni stroški upravljanja so ocenjeni, kot predhodno opredeljeni;
- diskontna stopnja je 4 %.

Tabela 17: Tabela finančnega toka

	Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
0	2017		0,00	0,00		0,00
1	2018	1.363.327,84	0,00	0,00		-1.363.327,84
2	2019		4.163,99	0,00		-4.163,99
3	2020		4.163,99	0,00		-4.163,99
4	2021		4.163,99	0,00		-4.163,99
5	2022		4.163,99	0,00		-4.163,99
6	2023		4.163,99	0,00		-4.163,99
7	2024		4.163,99	0,00		-4.163,99
8	2025		4.163,99	0,00		-4.163,99
9	2026		4.163,99	0,00		-4.163,99
10	2027		4.163,99	0,00		-4.163,99
11	2028		4.163,99	0,00		-4.163,99
12	2029		4.163,99	0,00		-4.163,99
13	2030		4.163,99	0,00		-4.163,99
14	2031		4.163,99	0,00		-4.163,99
15	2032		4.163,99	0,00		-4.163,99
16	2033		4.163,99	0,00		-4.163,99
17	2034		4.163,99	0,00		-4.163,99
18	2035		4.163,99	0,00		-4.163,99
19	2036		4.163,99	0,00		-4.163,99
20	2037		4.163,99	0,00		-4.163,99
21	2038		4.163,99	0,00		-4.163,99
22	2039		4.163,99	0,00		-4.163,99
23	2040		4.163,99	0,00		-4.163,99
24	2041		4.163,99	0,00		-4.163,99
25	2042		4.163,99	0,00	312.894,80	308.730,81
	Skupaj	1.363.327,84	99.935,82	0,00	312.894,80	-1.150.368,86

Tabela 18: Tabela diskontiranega finančnega toka

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
2017	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2018	1.310.892,15	0,00	0,00	0,00	-1.310.892,15
2019	0,00	3.849,85	0,00	0,00	-3.849,85
2020	0,00	3.701,77	0,00	0,00	-3.701,77
2021	0,00	3.559,40	0,00	0,00	-3.559,40
2022	0,00	3.422,50	0,00	0,00	-3.422,50
2023	0,00	3.290,86	0,00	0,00	-3.290,86
2024	0,00	3.164,29	0,00	0,00	-3.164,29
2025	0,00	3.042,59	0,00	0,00	-3.042,59
2026	0,00	2.925,57	0,00	0,00	-2.925,57
2027	0,00	2.813,04	0,00	0,00	-2.813,04
2028	0,00	2.704,85	0,00	0,00	-2.704,85
2029	0,00	2.600,82	0,00	0,00	-2.600,82
2030	0,00	2.500,79	0,00	0,00	-2.500,79

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
2031	0,00	2.404,60	0,00	0,00	-2.404,60
2032	0,00	2.312,12	0,00	0,00	-2.312,12
2033	0,00	2.223,19	0,00	0,00	-2.223,19
2034	0,00	2.137,68	0,00	0,00	-2.137,68
2035	0,00	2.055,46	0,00	0,00	-2.055,46
2036	0,00	1.976,41	0,00	0,00	-1.976,41
2037	0,00	1.900,39	0,00	0,00	-1.900,39
2038	0,00	1.827,30	0,00	0,00	-1.827,30
2039	0,00	1.757,02	0,00	0,00	-1.757,02
2040	0,00	1.689,44	0,00	0,00	-1.689,44
2041	0,00	1.624,46	0,00	0,00	-1.624,46
2042	0,00	1.561,98	0,00	117.372,10	115.810,11
Skupaj	1.310.892,15	61.046,39	0,00	117.372,10	-1.254.566,44

Rezultati finančne analize:

- neto sedanja vrednost je negativna in znaša -1.254.566,55 EUR;
- finančna interna stopnja donosnosti je negativna in znaša -6,64;
- investicija iz finančnega vidika ni donosna, zato zanjo interesa zasebnega kapitala ni pričakovati.

Predpostavke ekonomske analize:

- pri naložbenih stroških smo upoštevali konverzijski faktor v višini 0,7854 in jih očistili davka na dodano vrednost ter drugih davkov in prispevkov. Ta konverzijski davek smo določili na osnovi ocene o strukturi investicije; ocenili smo, da investicija vključuje 35 % materiala in da je v stroških delovne sile je 40% davkov in prispevkov. Stroških materiala vsebujejo 22 % DDV.
- ostane vrednosti smo določili kot neodpisano vrednost davkov in prispevkov očiščene naložbene vrednosti;
- koristi smo ocenili, kot predhodno opredeljene;
- operativne stroške smo upoštevali kot v finančni analizi in jih zmanjšali za 22 % DDV;
- diskontna stopnja je 4 %.

Tabela 19: Tabela očiščenih vrednosti stroškov in koristi

	Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki in koristi	Ostane vrednosti	Razlika (koristi-stroški)
0	2017	0,00	0,00	0,00		0,00
1	2018	1.070.741,50	0,00	603.575,92		-467.165,58
2	2019		3.413,11	44.835,00		41.421,89
3	2020		3.413,11	44.835,00		41.421,89
4	2021		3.413,11	44.835,00		41.421,89
5	2022		3.413,11	44.835,00		41.421,89
6	2023		3.413,11	44.835,00		41.421,89
7	2024		3.413,11	44.835,00		41.421,89
8	2025		3.413,11	44.835,00		41.421,89
9	2026		3.413,11	44.835,00		41.421,89
10	2027		3.413,11	44.835,00		41.421,89
11	2028		3.413,11	44.835,00		41.421,89
12	2029		3.413,11	44.835,00		41.421,89
13	2030		3.413,11	44.835,00		41.421,89

	Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki in koristi	Ostane vrednosti	Razlika (koristi-stroški)
14	2031		3.413,11	44.835,00		41.421,89
15	2032		3.413,11	44.835,00		41.421,89
16	2033		3.413,11	44.835,00		41.421,89
17	2034		3.413,11	44.835,00		41.421,89
18	2035		3.413,11	44.835,00		41.421,89
19	2036		3.413,11	44.835,00		41.421,89
20	2037		3.413,11	44.835,00		41.421,89
21	2038		3.413,11	44.835,00		41.421,89
22	2039		3.413,11	44.835,00		41.421,89
23	2040		3.413,11	44.835,00		41.421,89
24	2041		3.413,11	44.835,00		41.421,89
25	2042		3.413,11	44.835,00	245.743,86	287.165,75
	Skupaj	1.070.741,50	81.914,61	1.679.615,92	245.743,86	772.703,67

Tabela 20: Tabela diskontiranih vrednosti stroškov in koristi

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Koristi	Ostane vrednosti	Neto
2017	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2018	1.029.559,13	0,00	580.361,46	0,00	-449.197,67
2019	0,00	3.155,61	41.452,48	0,00	38.296,87
2020	0,00	3.034,24	39.858,15	0,00	36.823,91
2021	0,00	2.917,54	38.325,15	0,00	35.407,61
2022	0,00	2.805,33	36.851,10	0,00	34.045,78
2023	0,00	2.697,43	35.433,75	0,00	32.736,32
2024	0,00	2.593,68	34.070,92	0,00	31.477,23
2025	0,00	2.493,93	32.760,50	0,00	30.266,57
2026	0,00	2.398,00	31.500,48	0,00	29.102,47
2027	0,00	2.305,77	30.288,92	0,00	27.983,15
2028	0,00	2.217,09	29.123,96	0,00	26.906,87
2029	0,00	2.131,82	28.003,81	0,00	25.871,99
2030	0,00	2.049,82	26.926,74	0,00	24.876,91
2031	0,00	1.970,99	25.891,10	0,00	23.920,11
2032	0,00	1.895,18	24.895,28	0,00	23.000,11
2033	0,00	1.822,29	23.937,77	0,00	22.115,49
2034	0,00	1.752,20	23.017,09	0,00	21.264,89
2035	0,00	1.684,81	22.131,82	0,00	20.447,01
2036	0,00	1.620,01	21.280,59	0,00	19.660,59
2037	0,00	1.557,70	20.462,11	0,00	18.904,41
2038	0,00	1.497,79	19.675,10	0,00	18.177,32
2039	0,00	1.440,18	18.918,37	0,00	17.478,19
2040	0,00	1.384,79	18.190,74	0,00	16.805,95
2041	0,00	1.331,53	17.491,10	0,00	16.159,57
2042	0,00	1.280,31	16.818,36	92.182,65	107.720,70
Skupaj	1.029.559,13	50.038,02	1.237.666,84	92.182,65	250.252,33

Rezultati ekonomske analize:

- neto sedanja vrednost znaša 250.252,33 EUR;
- ekonomska interna stopnja donosnosti znaša 8,17 % in presega splošno diskontno stopnjo;
- investicija je ekonomsko upravičena in družbeno sprejemljiva.

15.ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

15.1.ANALIZA TVEGANJA

Edina tveganja, ki jih je v tej fazi še mogoče opredeliti so tveganja povezana z izbiro zanesljivega izvajalca gradnje in nadzora ter z zagotavljanjem ustreznih virov financiranja oz. likvidnostnih sredstev za poravnavanje obveznosti iz naslova investicije.

Tveganja povezana s kvalitetno izvedbo del bodo optimizirana z angažiranjem strokovnega gradbenega nadzora, ki bo nadziral kvaliteto izvajanja del ter kvaliteto vgrajenih materialov in opreme. Nadzor mora bdeti tudi nad nepredvidljivimi stroški, ki se bi eventualno pojavili v fazi izvajanja del. Tukaj obstaja določeno tveganje, da bodo ti stroški presegli zastavljene okvire, kar bi za oba sofinancerja predstavljajo izziv zagotavljanja dodatnih finančnih virov. V skrajnem primeru, bi se rok dokončanja v tem primeru zamaknil do zagotovitve potrebnih virov.

Tveganja s poinvesticijskim upravljanjem so minimalna, saj imata oba bodoča upravljavca znanje in izkušnje z upravljanjem tovrstne prometne infrastrukture. Tako tudi ni pričakovati, da bi se operativni stroški v upravljavski dobi bistveno spremenili.

15.2.ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

V analizi občutljivosti ugotavljamo, kako spremembe posameznih parametrov vplivajo na upravičenost investicije.

V analizi občutljivosti smo spreminjali naslednje spremenljivke:

- Analiza občutljivosti 1: Povečanje investicijskih stroškov za 10 %
- Analiza občutljivosti 2: Povečanje investicijskih in operativnih stroškov za 10 %
- Analiza občutljivosti 3: Povečanje investicijskih in operativnih stroškov za 10 % in zmanjšanje koristi za 10 %

Tabela 21: Rezultati analize občutljivosti 1

KAZALEC	VREDNOST	
Finančna interna stopnja donosnosti	-6,57	%
Finančna neto sedanja vrednost (4%)	-1.373.918,45	EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti	6,20	%
Ekonomska neto sedanja vrednost (4%)	156.514,68	EUR

Tabela 22: Rezultati analize občutljivosti 2

KAZALEC	VREDNOST	
Finančna interna stopnja donosnosti	-6,64	%
Finančna neto sedanja vrednost (4%)	-1.380.023,09	EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti	6,13	%
Ekonomska neto sedanja vrednost (4%)	151.510,88	EUR

Tabela 23: Rezultati analize občutljivosti 3

KAZALEC	VREDNOST	
Finančna interna stopnja donosnosti	-6,64	%
Finančna neto sedanja vrednost (4%)	-1.380.023,09	EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti	4,37	%
Ekonomska neto sedanja vrednost (4%)	27.744,20	EUR

16.PREDSTAVITEV IN RAZLAGA

REZULTATOV

Rezultati analize stroškov in koristi izkazujejo, da investicija finančno ni donosna. Zaradi številnih koristi, ki jih je v delu mogoče ovrednotiti, pa zanjo lahko ugotovimo, da je ekonomsko upravičena.

Tabela 24: Rezultati finančne in ekonomske analize

KAZALEC	VREDNOST	
Finančna interna stopnja donosnosti	-6,64	%
Finančna neto sedanja vrednost (4%)	-1.254.566,44	EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti	8,17	%
Ekonomska neto sedanja vrednost (4%)	250.252,33	EUR

Dobe vračanja investicijskih sredstev in relativno neto sedanje vrednosti v danem primeru ($FIIR < 0$) ni mogoče izračunati.

V analizi tveganja smo ugotovili, da so tveganja v obravnavani investiciji obvladljiva.

A analizi občutljivosti smo ugotovili, da je investicija manj občutljiva na spremembo stroškov, tako investicijskih kot operativnih ter relativno močno občutljiva na spremembo koristi.

Če upoštevamo, da bodo z izvedbo investicije nastale tudi druge koristi, ki jih finančno ni mogoče ovrednotiti, ugotovimo, da je bila odločitev za izvedbo investicije pravilna.

Priloga 1: Situacija ureditve