



DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTIJSKEGA PROJEKTA

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

Vzpostavitev skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi

NOVEMBER 2017

Ime in sedež naročnika:	Občina Radlje ob Dravi Mariborska cesta 7 2360 Radlje ob Dravi
Predmet investicije:	Vzpostavitev skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi
Vrsta dokumenta:	DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA – DIIIP
Izdelovalec dokumenta:	Energetska agencija za Podravje Smetanova ulica 31 2000 Maribor
Avtorji dokumenta:	dr. Vlasta Krmelj, univ.dipl.inž. mag. Branka Mirt, prof. biol. in kem. in strokovne službe naročnika
Odgovorna oseba naročnika:	mag. Alan Bukovnik, župan
Odgovorna oseba izvajalca:	dr. Vlasta Krmelj, univ.dipl. inž., direktorica
Datum izdelave:	november 2017

VSEBINA:

1	NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV	4
1.1	Navedba investitorja	4
1.2	Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije	4
1.3	Navedba upravljavca	5
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	6
2.1	Predstavitev občine	6
2.2	Pregled in analiza obstoječega stanja	7
2.3	Temeljni razlogi za investicijsko namero	11
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	12
3.1	Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega razpisa in določila ter upravičene namene	12
3.2	Predmet investicije	13
3.3	Namen investicije	15
3.4	Cilj investicije	15
3.5	Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi....	15
4	PREDSTAVITEV VARIANT	18
4.1	Varianta "brez" investicije	18
4.2	Varianta "z" investicijoF	18
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE.....	19
5.1	Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije.....	19
6	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	23
6.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah	23

6.2	Navedba osnove za oceno vrednosti	25
7	TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	26
7.1	Predhodna idejna rešitev ali študija	26
7.2	Opis in grafični prikaz lokacije	26
7.3	Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe	28
7.4	Organizacija dela na projektu s prostorsko opredelitvijo	28
7.5	Predvideni viri financiranja po tekočih cenah	28
7.6	Terminski plan izvedbe investicije	29
7.7	Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta	29
7.8	Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje	30
7.9	Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov	32
8	EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA	32
8.1	Analiza stroškov in koristi ter presoja upravičenosti	32
8.2	Finančna analiza	32
8.3	Ekonomska analiza	36
8.4	Analiza tveganja in občutljivosti	39
8.5	Merila za izbiro optimalne variante	40
8.6	Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante	40
9	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	42
9.1	Sklepne ugotovitve	42
9.2	Potrebna investicijska dokumentacija in navodila za nadaljnje delo	42

KAZALO TABEL:

Tabela 1: Vrednost investicije po stalnih cenah.....	23
Tabela 2: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov	24
Tabela 3: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov ob upoštevanju višine zagotovljenih sredstev	25
Tabela 4: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih.....	28
Tabela 5: Viri financiranja po letih	28
Tabela 6: Terminski plan izvedbe investicije	29
Tabela 7: Predvideni vplivi na okolje in omilitveni ukrepi	31
Tabela 8: Letne amortizacijske vrednosti.....	33
Tabela 9: Denarni tok investicije	34
Tabela 10: Diskontni denarni tok investicije	34
Tabela 11: Denarni tok investicije s sofinanciranjem.....	35
Tabela 12: Diskontirani denarni tok investicije s sofinanciranjem	35
Tabela 13: Finančni kazalniki investicije.....	36
Tabela 14: Ekonomski tok projekta brez sofinanciranja	37
Tabela 15: Diskontiran ekonomski tok projekta brez sofinanciranja.....	38
Tabela 16: Ekonomski tok projekta s sofinanciranjem	38
Tabela 17: Diskontirani ekonomski tok projekta s sofinanciranjem.....	38
Tabela 18: Ekonomski kazalniki investicije.....	39
Tabela 19: Merila z vrednotenjem za izbor optimalne variante investicije.....	41

KAZALO SLIK:

<i>Slika 1: Lega Občine Radlje ob Dravi (Vir: Geopedia, 2015).....</i>	6
<i>Slika 2: Običajen način potovanja na delo/v šolo v Občini Radlje ob Dravi v letu 2015 (Vir: CPS Občine Radlje ob Dravi)</i>	8
<i>Slika 3: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2015 (Vir: NIJZ).....</i>	9
<i>Slika 4: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine peš (Vir: CPS, 2017)</i>	10
<i>Slika 5: Prikaz območja ureditve atraktivnega mestnega jedra vzdolž Mariborske ceste v naselju Radlje ob Dravi (faza 1 in faza 2)</i>	14
<i>Slika 6: Območje investicije</i>	19
<i>Slika 7: Prikaz potrebnih del v okviru investicije.....</i>	21
<i>Slika 8: Prikaz ureditve območja (Vir: Idejna zasnova podjetja Lumil d.o.o.).....</i>	22
<i>Slika 9: Prikaz upravičenega območja izvajanja projektov trajnostne mobilnosti v okviru JR-UTM_1/2017</i>	27
<i>Slika 10: Lokacija ožjega območja obravnave - območje cerkvenega trga.....</i>	27

1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV

1.1 Navedba investitorja

Investitor	
Naziv:	Občina Radlje ob Dravi
Naslov:	Mariborska cesta 7, 2360 Radlje ob Dravi
Matična številka:	5881811
Davčna številka:	SI 12310727
Transakcijski račun:	01301-0100010958
Telefon:	02 8879630
Faks:	02 8879640
E-pošta:	obcina.radlje@radlje.si
Internetna stran:	www.obcina-radlje.si
Odgovorni vodja projekta:	Judita Gačnik, ing.grad.
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba:	mag. Alan Bukovnik, župan
Žig in podpis:	

1.2 Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije

Izdelovalec investicijske dokumentacije	
Naziv:	Energetska agencija za Podravje
Naslov:	Smetanova ulica 31, 2000 Maribor
Matična številka:	2213222000
Davčna številka:	SI31306543
Transakcijski račun:	SI56 01270 6000001393
Telefon:	02 234 23 60
Faks:	02 234 23 61
E-pošta:	vlasta.krmelj@energapi.si
Internetna stran:	www.energapi.si
Odgovorna oseba:	dr. Vlasta Krmelj, univ.dipl.inž.
Žig in podpis:	

1.3 Navedba upravljavca

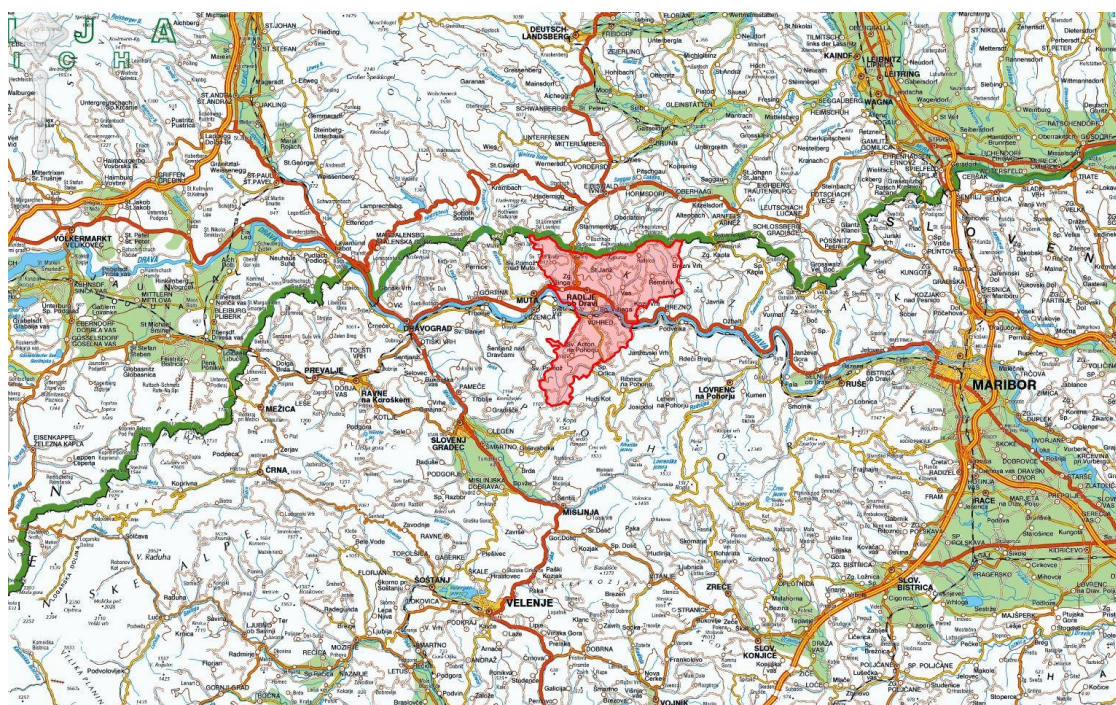
Bodoči upravljavec investicije	
Naziv:	Javno podjetje kanalizacija in čistilna naprava d.o.o.
Naslov:	Mariborska cesta 7, 2360 Radlje ob Dravi
Telefon:	05 9935440
Faks:	02 8879640
E-pošta:	toni.potnik@jpkic-radlje.si
Žig in podpis:	

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Predstavitev občine

Območje Občine Radlje ob Dravi sodi v subalpsko severovzhodno Slovenijo. Po podatkih Statističnega urada RS zavzema 93,9 km² površine, kar jo uvršča med manjše slovenske občine. Je del Koroške statistične regije s sedežem upravne enote za območje petih lokalnih skupnosti, s čimer ji je dodeljen status središča nadlokalnega pomena.

Občino sestavlja 15 naselij: Brezni Vrh, Dobrava, Radelca, Radlje ob Dravi, Remšnik, Spodnja Orlica, Spodnja Vižinga, Sveti Anton na Pohorju, Sveti Trije Kralji, Šent Janž pri Radljah, Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga in Zgornji Kozji Vrh, ki so združena v 4 krajevne skupnosti (Radlje ob Dravi, Sv. Anton na Pohorju, Vuhred in Remšnik).



Slika 1: Lega Občine Radlje ob Dravi (Vir: Geopedia, 2015)

Občina leži na reliefno razgibanem območju, ki je odsev razvoja rečnega omrežja v preteklosti. Za nižinska naselja je značilna pestrejša raba prostora. Poleg stanovanjskih območij s pretežno individualno gradnjo in kmetijskih zemljišč so tu prisotna območja proizvodnih dejavnosti in obrti, območja za turizem, šport in rekreacijo in urbano središče, naselje Radlje ob Dravi.

Občina Radlje ob Dravi je po podatkih Statističnega urada RS v letu 2015 štela 6.256 prebivalcev. Po letu 2012 je prisoten rahel upad populacije. Izračunan indeks rasti prebivalstva za obdobje 1991 – 2015 znaša 104, kar občino uvršča med območja stagnacije prebivalstva. Gostota poseljenosti je v letu 2015 znašala 66,6 prebivalca na km², kar je precej manj kot v celotni državi (102 prebivalca na km²). Najvišjo stopnjo poseljenosti dosega naselje Radlje ob Dravi (2.109,4 prebivalca na km²).

Povprečna starost prebivalcev v Občini Radlje ob Dravi je višja (43,1) kot povprečna starost prebivalcev celotne države (42,6). Na podlagi značilnosti starostne strukture ugotavljamo, da se v obravnavani občini, podobno kot v celotni državi, prebivalstvo stara.

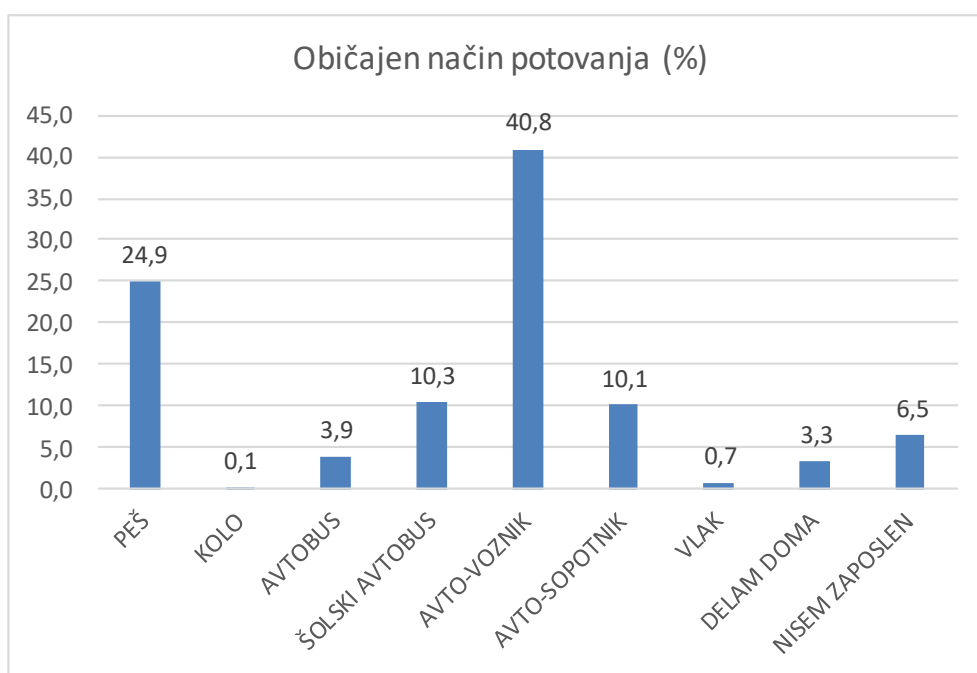
Zaradi poteka glavne državne ceste G1-1 skozi občinsko središče je bil promet pred zgraditvijo obvoznice v letu 2012 v celoti podrejen motornim vozilom. S preusmeritvijo tovornega in delno tudi osebnega prometa na obvoznico so bili doseženi pogoji, ki omogočajo vzpostavitev atraktivnejših prostorov v mestnem naselju, obuditev družabnega življenja v mestu in s tem izkoriščanje potenciala hoje. Ob primerni ureditvi infrastrukture in spodbujanju ljudi k pogostejšemu potovanju peš bo doseženo tudi izboljšanje prometne varnosti, ugoden vpliv na zdravje prebivalcev, izboljšanje kvalitete zraka, s tem pa se bo dvignil nivo kvalitete življenja v občini. V ta namen so že bile izvedene aktivnosti kot npr. delavnica Fakultete za arhitekturo z naslovom "Radlje po obvoznici", pripravljena je bila idejna zasnova ureditve središča Radelj ob Dravi (Protim Ržišnik Perc, 2010). Zasnova predstavlja idejno izhodišče za pripravo projektov, ki jih bo Občina Radlje ob Dravi prijavila za sofinanciranje s strani evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti. S sprejemom Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi na občinskem svetu v juliju 2017 so tudi izpolnjeni pogoji za prijavo na razpise s področja trajnostne mobilnosti. Z namenom ureditve dela središča Radelj ob Dravi, ki obsega širše območje cerkvenega trga na način, ki vključuje razširitev območja za pešce, je bilo v letu 2017 opravljenih več strokovnih terenskih ogledov in sestankov mestne uprave in ključnih deležnikov. S strani podjetja Lumil d.o.o. je bila izdelana idejna zasnova, ki predstavlja osnovo za pripravo obravnavanega dokumenta in prijavo Občine Radlje ob Dravi za sofinanciranje evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti (Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, JR-UTM_1/2017).

2.2 Pregled in analiza obstoječega stanja

Potovalni vzorec občanov

Pretekla prometna politika občine, ki je pozornost v večini namenjala motoriziranemu prometu, se kaže v potovalnem vzorcu občanov. Ta temelji na osebnem avtomobilu, s katerim na delo ali šolanje potuje 51 % občanov, ki so sodelovali v Raziskavi o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi, opravljeni v letu 2015 (Slika 2). Četrtnina sodelujočih običajno potuje na delo/v šolo peš, 14,2

% jih uporablja avtobus. Za potovanje na delo/v šolo občani kolesa ne uporabljajo, enako velja za vlak, ki je zastopan zgolj z 0,7 %.



Slika 2: Običajen način potovanja na delo/v šolo v Občini Radlje ob Dravi v letu 2015 (Vir: CPS Občine Radlje ob Dravi)

V nadaljnji analizi je bilo ugotovljeno, da je 74,2 % anketirancev, ki običajno potujejo peš, osnovnošolcev, ostali 25,8 % delež predstavljajo občani, ki imajo delovno mesto v bližini doma. Prav tako je bilo ugotovljeno, da je osebni avtomobil med delovno aktivnim prebivalstvom najpogosteje v uporabi tudi v primeru zelo kratkih razdalj, vezanih na središče občine.

Večina štiričlanskih gospodinjstev, sodelujočih v raziskavi, ima dva avtomobila in, glede na ekonomski status, velik delež družinskega proračuna namenja stroškom, vezanim na avtomobil.

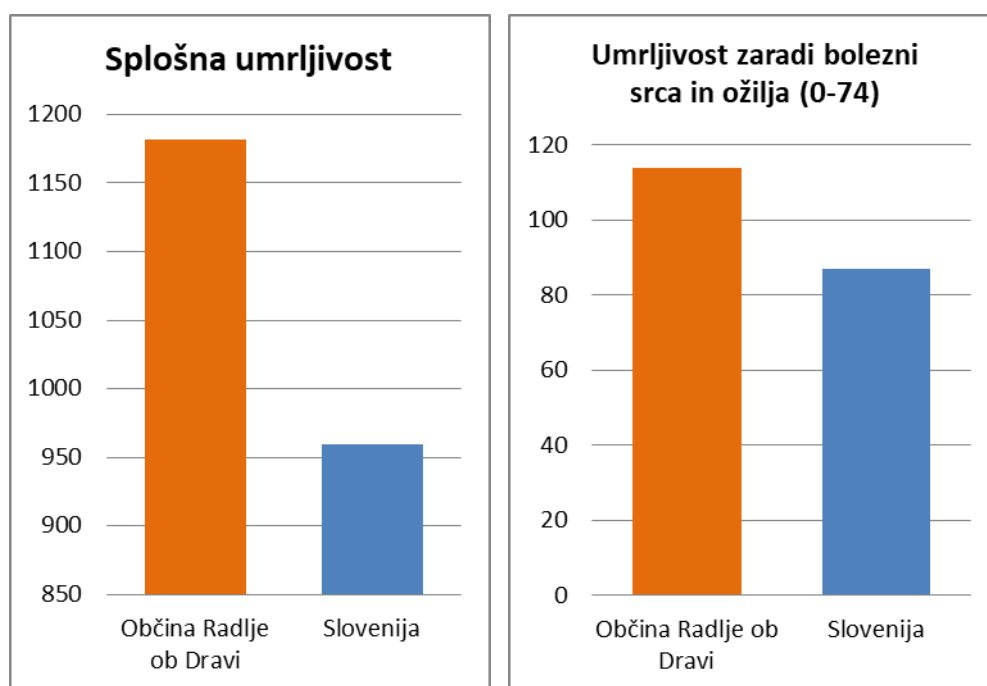
Med pešci prevladujejo osnovnošolci, kolesa za potovanje na delo ali šolanje ne uporablja nihče, kljub dejstvu, da živi na razdalji do 5 kilometrov od delovnega mesta oziroma šole 56,1 % anketiranih občanov. Ta podatek pove, da obstaja na nivoju občine velik potencial za uporabo trajnostnih oblik potovanja v primeru, da bi občanom bila na voljo primernejša infrastruktura peš in kolesarskih poti.

Hoje in kolesarjenja se občani (poleg peš potovanja v šolo) najpogosteje poslužujejo v rekreativne namene, za opravljanje nakupov in osebnih opravkov pa najpogosteje izberejo avtomobil.

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

Neaktiven življenjski slog

Kazalniki zdravja v Občini Radlje ob Dravi v splošnem niso spodbudni. Sicer so primerljivi s slovenskim povprečjem, vendar v določenih segmentih precej odstopajo od slovenskega povprečja. Izpostaviti velja tri dejavnike, ki niso spodbudni in bi jih z večjim deležem aktivne mobilnosti, predvsem hojo, lahko izboljšali. Dejavniki so naslednji: splošna umrljivost, umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja in stopnja bolnišničnih obravnav zaradi srčne kapi. Stopnja bolnišničnih obravnav zaradi srčne kapi je bila v Občini Radlje ob Dravi v letu 2015 2,9 na 1.000 prebivalcev, starih 35 do 74 let, v Sloveniji pa 2,0. Iz Slike 3 je razvidna splošna umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja v Občini Radlje ob Dravi v primerjavi s slovenskim povprečjem. Splošna umrljivost v Občini Radlje ob Dravi je v letih 2011 – 2015 znašala 1.182 na 100.000 prebivalcev, kar je 223 nad slovenskim povprečjem z 959. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 114, kar je 27 nad slovenskim povprečjem z 87.



Slika 3: Umrlijivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2015 (Vir: NIJZ)

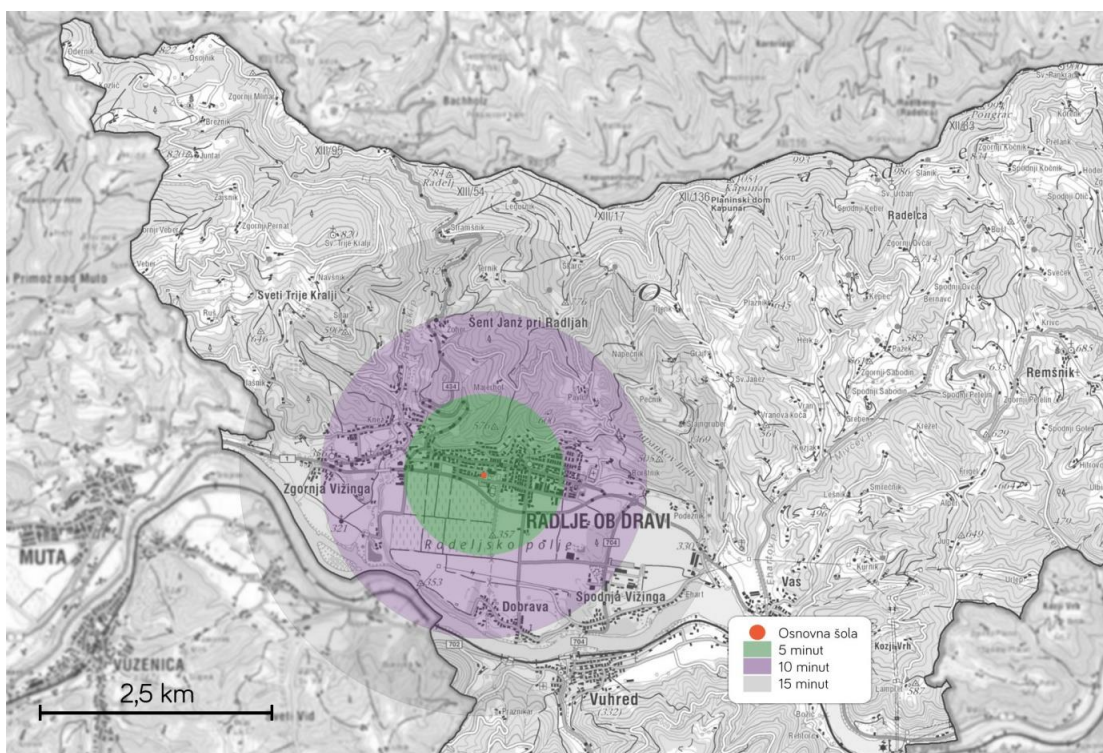
Po podatkih Nacionalnega inštituta za javno zdravje so se v zadnjem obdobju na ravni celotne države, kot tudi v Radljah ob Dravi precej poslabšali tudi dejavniki tveganja za zdravje. Premajhna telesna dejavnost oziroma vse bolj sedeči življenjski slog pa predstavlja resno tveganje za pojav različnih bolezni. Prekomerna telesna teža in debelost je posebej

zaskrbljujoča pri otrocih in mladostnikih. V zadnjih petindvajsetih letih se je delež debelih fantov v starosti od 7 do 18 let povečal s 5,5 % na 12,7 % pri dekletih v istem starostnem obdobju pa s 3,3% na 7,9%. Priporočena dnevna telesna dejavnost za odrasle in starejše je 30 minut, za otroke in mladostnike pa 60 minut dnevno.

Hoja, ki je človeku prirojeno gibanje, je ena izmed najbolj naravnih in zdravih oblik gibanja. S hojo bi lahko bistveno prispevali k dvigu telesne dejavnosti. Občina ima tako možnost, da z vzpostavljanjem infrastrukture za pešce vpliva na dvig aktivne mobilnosti in s tem hkrati posredno vpliva tudi na bolj zdrav način življenja med prebivalci.

Izzivi CPS na področju izkoriščanja potencialov hoje

Majhnost urbanega središča Občine Radlje ob Dravi, kjer je skoncentrirana tudi večina pomembnejših storitev in dejavnosti, prebivalcem omogoča, da večino opravkov znotraj mestnega naselja opravijo peš. Dobri geografski pogoji in primerne razdalje za potovanje peš ali s kolesom omogočajo tudi hitro dosegljivost ostalih nižinskih naselij v občini.



Slika 4: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine peš (Vir: CPS, 2017)

V zadnjih letih je občina z ureditvijo dveh šolskih poti večjo pozornost začela namenjati področju urejanja infrastrukture za pešce. Hkrati je bilo v naselju Radlje ob Dravi, na območju Hmeline, na novo urejenih tudi nekaj pločnikov.

Kljub temu je bilo v okviru analize stanja ugotovljeno, da je infrastruktura pločnikov v občini nezadostno razvita, v prvi vrsti zaradi vmesnih prekinitev na nekaterih najbolj prometnih cestah.

Obstoječe omrežje pločnikov je podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa. Prav tako je bilo ugotovljeno, da razen pločnikov, v večini ožje izvedbe, v središču mesta ni večjih prostorskih površin namenjenih samo pešcem.

V okviru opravljene raziskave o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju mobilnosti so ti pomanjkanje površin za pešce izpostavili kot enega od bolj motečih elementov na področju prometa v občini.

2.3 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Mestno središče Radelj ob Dravi zaznamuje odsotnost odprtega javnega prostora. Z namenom vzpostavitve kvalitetnega urbanega okolja, načrtovanega po meri ljudi in ne avtomobilov, ki bo prebivalcem omogočal višjo kakovost bivanja in jih hkrati nagovoril k pogostejšemu izboru hoje kot potovalnega načina, se v mestnem jedru Radelj ob Dravi vzpostavi atraktiven prostor v obliki razširitve površin za pešce in uvedbe skupnega prometnega prostora (ang. shared space). Ukrep skupni prometni prostor se izvede z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje (večja prehodnost in dostopnost, hitrost potovanja, skrajšanje povezav, povečanje širine površin).

Skupni prometni prostor je javni prostor oziroma prometna površina, na primer ulica ali trg, kjer ni delitve glede na različne uporabnike prostora oziroma motorizirane in nemotorizirane udeležence v prometu, na primer na vozne pasove in pločnike, temveč vsi udeleženci souporabljajo vso površino, pri čemer imajo pešci prednost.

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

3.1 Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega razpisa in določila ter upravičene namene

V finančni perspektivi 2014-2020 so v okviru prednostne osi za spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, uvrščeni ukrepi trajnostne mobilnosti. Ukrepi so torej možni znotraj mestnega naselja Radlje ob Dravi, ki se po SURSu šteje med urbana območja Občine Radlje ob Dravi. Pogoj za dodelitev sredstev je usklajenost projektov s sprejeto Celotno prometno strategijo ter strokovnimi zahtevami, ki so podane v smernicah za gradnjo kolesarske infrastrukture ter infrastrukture za pešce v urbanih območjih.

Ministrstvo za infrastrukturo je 29. 9. 2017 objavilo Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti JR-UTM_1/2017 v okviru »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«, prednostne osi 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«, prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.«

Občina Radlje ob Dravi bo na javni razpis prijavila ukrep vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi.

Upravičeni nameni za prijavo:

Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev posameznim občinam za sofinanciranje operacij, ki predstavljajo investicije v infrastrukturo za pešce, infrastrukturo za kolesarje in avtobusna postajališča. V okviru investicij v infrastrukturo za pešce bodo sofinancirani tudi ukrepi vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne ureditve.

3.2 Predmet investicije

Občina Radlje ob Dravi bo na javni razpis prijavila ukrep vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne ureditve na širšem območju cerkvenega trga oz. na odseku Mariborske ceste, ki vključuje prostor med križiščem s Partizansko ulico in križiščem (prav tako) z Mariborsko cesto. Gre za prvo izvedbeno fazo ureditve atraktivnega mestnega jedra vzdolž Mariborske ceste, sklopa ukrepov, ki ga v okviru Strateškega stebra 2: Celovita podpora hoji, vključuje Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi. V okviru druge izvedbene faze, planirane za obdobje 2019-2022 se načrtuje vzpostavitev skupnega prometnega prostora na širšem območju Mariborske ceste, odsek, ki vključuje prostor med križiščem s Pohorsko ulico in Glasbeno šolo.

Pomen eksperimentalne prometne ureditve:

Zakaj se vzpostavitev skupnega prometnega prostora v okviru JR-UTM_1/2017 opredeljuje kot eksperiment? Formalne definicije skupnega prometnega prostora v slovenski zakonodaji še ni. V pripravi oz. potrjevanju je Sprememba Zakona o cestah, v okviru katere se bo vnesla definicija skupnega prometnega prostora, v nadaljevanju se bodo določila prometna pravila na območju in predpisala prometna signalizacija. V tem trenutku tako za vzpostavitev skupnega prometnega prostora predstavlja zakonodajno osnovo 3. odstavek 27. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (Ur.l. RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 68/16 in 54/17), in sicer: Na cesti se lahko za določeno obdobje, ki ne sme biti krajše od treh mesecev in daljše od enega leta, določi prometna ureditev, ki dovoli, omeji ali obveže udeležence cestnega prometa k ravnanju, ki je lahko v nasprotju s prometnimi pravili, določenimi s tem zakonom (eksperiment). Eksperimentalna prometna ureditev mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo na način, ki omogoča vsem udeležencem cestnega prometa nedvoumno in varno udeležbo v cestnem prometu.

Projekt, ki predstavlja prvo izvedbeno fazo ureditve atraktivnega mestnega jedra, bo služil kot pilotni projekt za kasnejšo vzpostavitev skupnega prometnega prostora na širšem območju Mariborske ceste – druga izvedbena faza. Ureditev slednje se bo načrtovala na podlagi rezultatov, evalvacije in pridobljenih izkušenj v okviru vzpostavljenih prve, pilotne faze.



Slika 5: Prikaz območja ureditve atraktivnega mestnega jedra vzdolž Mariborske ceste v naselju Radlje ob Dravi (faza 1 in faza 2)

Poglavje Celovita podpora hoji Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi (str. 92) v uvodu izpostavlja, da je hoja človeku prirojeno gibanje in je ena izmed najbolj naravnih in zdravih oblik gibanja. S hojo lahko bistveno prispevamo k dvigu telesne dejavnosti, nekateri kazalniki zdravja v občini namreč niso spodbudni. Občina ima tako možnost in z v letu 2012 zgrajeno obvoznico, ki je središče mesta razbremenila motornega prometa, tudi pogoje, da z vzpostavljanjem infrastrukture za pešce vpliva na dvig aktivne mobilnosti in s tem hkrati posredno vpliva tudi na bolj zdrav način življenja med prebivalci.

Majhnost urbanega središča Občine Radlje ob Dravi, kjer je skoncentrirana tudi večina pomembnejših storitev in dejavnosti, prebivalcem omogoča, da večino opravkov znotraj mestnega naselja opravijo peš, saj so posamezne pomembnejše lokacije dostopne v časovnem okviru od 5 do 10 minut.

Projekt vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na širšem območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi je skladen s pogoji in merili Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti JR-UTM_1/2017 in prispeva k ciljem in kaznikom Operativnega programa in Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi.

3.3 Namen investicije

Namen projekta je vzpostavitev skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na območju cerkvenega trga. Z ureditvijo želimo vzpostaviti atraktiven in hkrati nadstandardni prostor za pešce, ki bo služil povabilu ljudi k razmisleku, da za premagovanje vsakodnevnih poti znotraj urbanega središča občine pogosteje izberejo hojo. Ukrep se izvede z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje (večja prehodnost in dostopnost, hitrost potovanja, skrajšanje povezav, povečanje širine površin).

3.4 Cilj investicije

V okviru vzpostavitve atraktivnega mestnega prostora, ki vključuje razširitev območij za pešce na način, da se uvede skupni prometni prostor, ki hkrati omeji motoriziran promet, želimo realizirati enega izmed ukrepov CPS in s tem prispevati k spremembi potovalnih navad občanov Radelj ob Dravi. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi, izhajajoč iz vizije občine na področju mobilnosti:

Vizija občine je postati ljudem prijazna občina, ki ureja mobilnost po načelih trajnostnega razvoja in to na način, da ob zagotavljanju gospodarske rasti posebno pozornost namenja čistemu okolju in zdravemu življenjskemu slogu.

3.5 Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi

Evropska komisija je leta 2011 sprejela dokument Belo knjigo - Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Med vizijo za konkurenčen in trajnosten razvoj obravnava tudi področja zmanjšanja emisij (Podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij) in mestno trajnostno mobilnost (Učinkovito osrednje prometno omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet; Čist mestni promet in dnevna migracija).

Na državni ravni je Slovenija v letu 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS, s katero je načrtala smer razvoja po vzoru drugih evropskih držav. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je ključni dokument na področju razvoja prometa. Izvedba projekta »Vzpostavitve skupnega prometnega prostora« je usklajena s Strategijo razvoja prometa, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije: izboljšati mobilnost in dostopnost, zmanjšati porabo energije, zmanjšati okoljske obremenitve.

Leta 2016 je Slovenija sprejela Nacionalni program razvoja prometa v RS, ki predlaga konkretne aktivnosti s področja cest, železnic, letalstva, pomorstva, javnega potniškega prometa kot tudi vlaganj v razvoj trajnostne mobilnosti. V okviru področja trajnostna

mobilitet so kot prednostne kratko- in srednjeročne dejavnosti navedene tudi ureditve pločnikov oz. površin za pešce.

Projekt je usklajen tudi z veljavno Strategijo prostorskega razvoja Slovenije iz leta 2004, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 4 Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselji navaja tudi 4.3. Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja z ustrezno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene javne infrastrukture.

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

Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014 – 2020 (RRP) je temeljni programski dokument Koroške regije in hkrati povezovalni dokument s programi na nacionalni ravni. Na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti in priložnosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa. Razvojni dokument temelji na viziji regije, po kateri bi bila Koroška leta 2020 gospodarsko uspešna, socialno in prostorsko povezana skupnost. Spodbujala bi ustvarjalnost, podjetnost, odprtost in vključenost za vse. Ljudem bi omogočala kakovostno življenje in delo v zdravem in čistem okolju, kar se neposredno povezuje s področjem in ukrepi trajnostne mobilnosti, tudi v okviru CPS Občine Radlje ob Dravi.

Usklajenost projekta s Celostno prometno strategijo Občine Radlje ob Dravi

Projekt je v celoti usklajen z Celostno prometno strategijo Občine Radlje ob Dravi.

Cilji CPS za steber "Celovita podpora hoji":

- Povečanje deleža hoje v Radljah ob Dravi za 20 % do leta 2022 glede na leto 2015
- Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v vrtec in šolo peš za 15 % do leta 2022 glede na leto 2017
- Vzpostavitev sklenjenega omrežja pločnikov (pešpovezav) v mestnem naselju do leta 2022
- Vzpostavitev varnih pešpoti iz mestnega naselja do nižinskih naselji v občini (načrtuje kot skupne peš in kolesarske poti) do leta 2022
- Celovita umiritev prometa v mestnem naselju do leta 2022 ter v naselju Vuhred do leta 2025
- Zmanjšanje števila nesreč s poškodbami pešcev za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010 – 2015

- Prilagojenost infrastrukture gibalno oviranim osebam v ožjem središču in na ključnih peš povezavah

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra tri sklope ukrepov:

1. Vzpostavitev omrežja pešpoti in izboljšanje obstoječe infrastrukture
2. Oblikovanje atraktivnega mestnega jedra z vzpostavitvijo skupnega prometnega prostora
3. Povečanje varnosti osnovnošolcev pri potovanju v šolo peš

Projekt vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na širšem območju cerkvenega trga predstavlja prvo izvedbeno fazo ureditve atraktivnega mestnega jedra vzdolž Mariborske ceste, sklopa ukrepov, ki ga v okviru Strateškega stebra 2: Celovita podpora hoji, vključuje Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi.

4 PREDSTAVITEV VARIANT

4.1 Varianta "brez" investicije

Varianta »brez« investicije pomeni, da Občina Radlje ob Dravi ne pristopi k projektu in črpanju sredstev EU, ki so namenjena trajnostni mobilnosti. Pomeni, da se projekt vzpostavitve skupnega prometnega prostora na območju cerkvenega trga ne realizira. Z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti, vključenih v akcijski načrt Celostne prometne strategije, ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih v njej zadali.

Varianta brez investicije bi za investitorja oz. uporabnike pomenila:

- še vedno velika osredotočenost le na avtomobile, posledično se s tem ne bo zmanjšal delež poti z avtomobilom;
- onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije;
- nespodbujanje trajnostne mobilnosti;
- v strateškem, nacionalnem smislu bi to pomenilo zastajanje pri izpolnjevanju ciljev Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014-2020 in drugih relevantnih strategij in programov,
- negativen vpliv na družbeno gospodarski razvoj občine,
- negativen vpliv na zdravje občanov in
- neatraktivnost mestnega jedra, kar bo dolgoročno negativno vplivalo na celoten razvoj občine.

4.2 Varianta "z" investicij

Varianta »z« investicijo pomeni, da Občina Radlje ob Dravi izvede projekt vzpostavitve skupnega prometnega prostora na območju cerkvenega trga kot eksperimentalne prometne ureditve. S tem bomo vzpostavili atraktiven in hkrati nadstandardni prostor za pešce, ki bo služil povabilu ljudi k razmisleku, da za premagovanje vsakodnevnih poti znotraj urbanega središča občine pogosteje izberejo hojo. Hkrati bo na območju omejen motoriziran promet. Varianta "z" investicijo je edina realno trajna rešitev ureditve navedenega projektnega območja, ki bo zagotovila dvig kvalitete življenjskega okolja prebivalcev, povečala atraktivnost mesta in pomembno prispevala k trajnostnemu razvoju mestnega naselja.

Varianta z investicijo bi za investitorja oz. uporabnike pomenila:

- ponuditi občanom možnosti izbire glede potovalnih navad, prispevati k spremembi potovalnih navad in s tem tudi prispevati k trajnejšemu razvoju in zmanjšanju onesnaževanja okolja,
- omeji motoriziran promet;
- zagotoviti atraktivnejše in kvalitetnejše mestno naselje
- varovanje in krepitev zdravja;

- investicija bo predstavljala eksperimentalni projekt, na podlagi katerega, se bo lahko v prihodnosti skupni prometni prostor še primerneje oblikoval.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

5.1 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije

Občina Radlje ob Dravi v okviru projekta načrtuje preureditev širšega območja cerkvenega trga, ki vključuje razširitev območij za pešce na način, da se uvede skupni prometni prostor, ki hkrati omeji motoriziran promet. Območje v izmeri 1.158 m² obsega odsek Mariborske ceste, ki vključuje prostor med križiščem s Partizansko ulico in križiščem (prav tako) z Mariborsko cesto (Slika 6).



Slika 6: Območje investicije

Prometna situacija na obravnavanem območju pred investicijo

Na obravnavanem odseku Mariborske ceste trenutno poteka motorni promet v obe smeri. Na območju je šest označenih parkirnih mest. Ustreznih površin za pešce in kolesarje v območju ni zagotovljenih.

Prometna situacija na obravnavanem območju po investiciji

Z namenom izboljšanja pogojev za pešce in kolesarje se na obravnavanem območju vzpostavi skupni prometni prostor, ki vključuje:

- uvedbo enosmernega prometa iz smeri Partizanska ulica – Mariborska cesta
- preureditev obstoječih površin za mirujoči promet v prostor namenjen pešcem (parkirnih površin nova prometna situacija ne vključuje)
- omejitev hitrosti motornih vozil na največ 20 km/h
- omejitev vožnje motornih vozil na naslednje skupine vozil: JPP, vozila za opravljanje pastoralnih dejavnosti, vozila za izvajanje dejavnosti Prostoferja, intervencijska vozila.

Preureditev območja v okviru investicije

V obravnavanem območju se v okviru preureditve prostora v skupni prometni prostor načrtuje tudi:

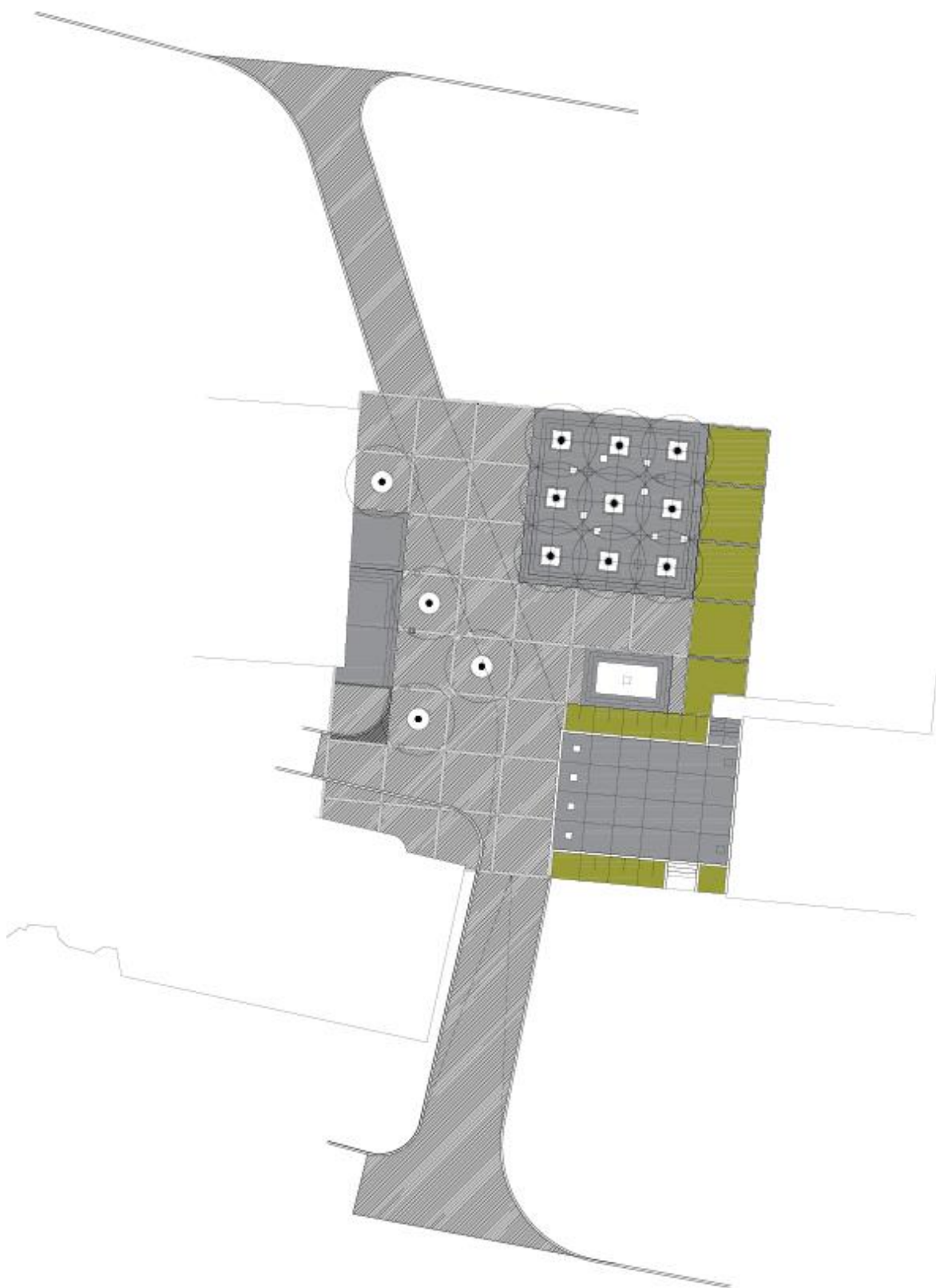
- ustrezna prometna signalizacija
- zasaditev dreves, trate in grmovnic
- postavitve urbane opreme (sedala, koši za smeti)
- namestitve razsvetljave
- sistem označevanja za promocijo hoje kot potovalnega načina

Prikaz ureditve območja je razviden iz Slike 8. V sklopu ureditve se izvede izravnava terena. S točkovnimi diskretnimi talnimi označbami se nakaže vozišče.

Na Sliki 7 so navedena potrebna dela, ki so v skladu s popisom del.

ZEMELJSKA DELA IN INSTALACIJE
Odstranjevanje obstoječih tlakov – asfalt in tlakovci.
Strojni izkop tamponskega nasutje.
Izkop za pasovne in točkovne temelje.
Dobava in vgradnja tamponskega nasutja.
Utrjevanje in planiranje tamponskega nasutja.
Glavne instalacije (kanalizacija)
UTRJE NE POVRŠINE / TLAKOVANJE
Asfalt
Granitne kocke
Terazzo tlak
Terazzo stopnice
Robniki
Talne označbe
GRADBENA DELA IN ODVODNJAVANJE
Armatura
opaži
Betonska dela - temelji
točkovni požiralniki
KRAJINSKA UREDITEV / ZASADITEV
Trata
Drevje
Grmovnice
Zemlja za sajenje
RAZSVETLJAVA
Ambientalne svetilke
instalacije
OPREMA
Prometna signalizacija
Terazzo sedala
Točkovne oznake
Koši za smeti
Korita

Slika 7: Prikaz potrebnih del v okviru investicije



Slika 8: Prikaz ureditve območja (Vir: Idejna zasnova podjetja Lumil d.o.o.)

6 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

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

6.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah

V Tabeli 1 so prikazane investicijske vrednosti po stalnih cenah.

Tabela 1: Vrednost investicije po stalnih cenah

Vsebina	Vrednost (v EUR)	DDV (v EUR)	Skupaj z DDV (v EUR)
1.1 Nakup in gradnja nepremičnin	55.070,00	12.115,40	67.185,40
Zemeljska dela in instalacije	10.920,00	2.402,40	13.322,40
Utrjene površine	30.820,00	6.780,40	37.600,40
Gradbena dela	2.690,00	591,80	3.281,80
Krajinska ureditev	5.430,00	1.194,60	6.624,60
Javna razsvetljava	3.820,00	840,40	4.660,40
Prometna signalizacija	1.390,00	305,80	1.695,80
1.3 Oprema in druga opredmetena osnovna sredstva	3.030,00	666,60	3.696,60
Urbana oprema	3.030,00	666,60	3.696,60
5. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	220,00	1.220,00
7. Stroški storitev zunanjih izvajalcev	6.400,00	1.408,00	7.808,00
Projektna dokumentacija (PZI)	5.600,00	1.232,00	6.832,00
Gradbeni nadzor	800,00	176,00	976,00
VREDNOST SKUPAJ	65.500,00	14.410,00	79.910,00
VREDNOST DDV	14.410,00		
VREDNOST Z DDV	79.910,00		

Oštevilčenje sklopov v skladu s šiframi iz šifranta e-MA

V skladu z JR-UTM_1/2017 je davek na dodano vrednost neupravičen strošek. V nadaljevanju v Tabelah 2 in 3 prikazujemo upravičene in neupravičene stroške.

Tabela 2: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov

Vsebina	2018	Skupaj
UPRAVIČENI STROŠKI		
1.1 Nakup in gradnja nepremičnin	55.070,00	55.070,00
Zemeljska dela in instalacije	10.920,00	10.920,00
Utrjene površine	30.820,00	30.820,00
Gradbena dela	2.690,00	2.690,00
Krajinska ureditev	5.430,00	5.430,00
Javna razsvetljava	3.820,00	3.820,00
Prometna signalizacija	1.390,00	1.390,00
1.3 Oprema in druga opredmetena osnovna sredstva	3.030,00	3.030,00
Urbana oprema	3.030,00	3.030,00
5. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	1.000,00
7. Stroški storitev zunanjih izvajalcev	6.400,00	6.400,00
Projektna dokumentacija (PZI)	5.600,00	5.600,00
Gradbeni nadzor	800,00	800,00
Skupaj upravičeni stroški	65.500,00	65.500,00
NEUPRAVIČENI STROŠKI		
DDV	14.410,00	14.410,00
Skupaj neupravičeni stroški	14.410,00	14.410,00

Oštevilčenje sklopov v skladu s šiframi iz šifranta e-MA

V skladu z JR-UTM_1/2017 višina sofinanciranja iz državnega proračuna ne sme preseči višine zagotovljenih sredstev na občino. V primeru presežka je potrebno sorazmerni del upravičenih stroškov "prestaviti" pod neupravičene. Višina zagotovljenih sredstev za Občino Radlje ob Dravi znaša 54,896,38 EUR. Tako se del upravičenih stroškov prenese med neupravičene, kar je razvidno iz Tabele 3.

Tabela 3: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov ob upoštevanju višine zagotovljenih sredstev

Vsebina	2018	Skupaj
UPRAVIČENI STROŠKI		
1.1 Nakup in gradnja nepremičnin	54.896,38	54.896,38
Zemeljska dela in instalacije	10.920,00	10.920,00
Utrjene površine	30.820,00	30.820,00
Gradbena dela	2.690,00	2.690,00
Krajinska ureditev	5.430,00	5.430,00
Javna razsvetljava	3.820,00	3.820,00
Prometna signalizacija	1.216,38	1.216,38
Skupaj upravičeni stroški	54.896,38	54.896,38
NEUPRAVIČENI STROŠKI		
1.1 Nakup in gradnja nepremičnin	173,62	173,62
Prometna signalizacija	173,62	173,62
1.3 Oprema in druga opredmetena osnovna sredstva	3.030,00	3.030,00
Urbana oprema	3.030,00	3.030,00
5. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	1.000,00
7. Stroški storitev zunanjih izvajalcev	6.400,00	6.400,00
Projektna dokumentacija (PZI)	5.600,00	5.600,00
Gradbeni nadzor	800,00	800,00
DDV	14.410,00	14.410,00
Skupaj neupravičeni stroški	25.013,62	25.013,62

Oštevilčenje sklopov v skladu s šiframi iz šifranta e-MA

6.2 Navedba osnove za oceno vrednosti

Podlaga za oceno investicijske vrednosti za obravnavan projekt je idejna zasnova podjetja Lumil d.o.o. pripravljena v obsegu, ki vključuje natančne popise del ter ustreza pogojem in merilom, ki jih je določilo Ministrstvo za infrastrukturo glede upravičenosti stroškov in omejitev glede na posamezno vrsto ukrepa.

7 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1 Predhodna idejna rešitev ali študija

Občina Radlje ob Dravi je predhodno pridobila naslednje naloge:

- Idejna zasnova ureditve središča Radelj ob Dravi (Protim Ržišnik Perc, 2010)
- Idejna zasnova ureditve skupnega prometnega prostora na širšem območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi (Lumil d.o.o., podjetje za projektiranje, marketing in organizacijo, ki že vključuje natančne popise del, ki smo jih uporabili za pripravo finančne konstrukcije projekta.

Kot osnovo za pripravo obravnavanega projekta smo uporabili tudi Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih in splošne usmeritve infrastrukture za pešce (priloga JR-UTM_1/2017).

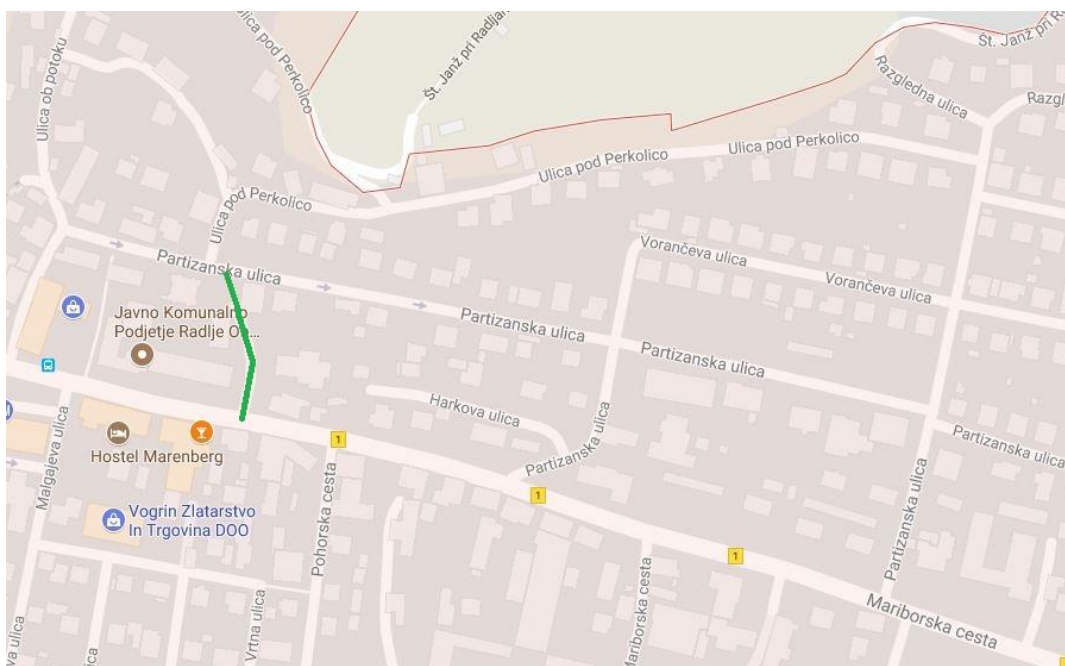
Na podlagi Idejne zasnove ureditve skupnega prometnega prostora na širšem območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi je v pripravi že projektna dokumentacija - PZI. Pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna, saj se bodo dela izvajala v skladu z Uredbo o razvrščanju objektov glede na zahtevnost gradnje (Uradni list RS, št. 18/2013, 24/2013, 26/2013), kot vzdrževanje objekta, dela v zvezi z zunanjo ureditvijo objekta.

7.2 Opis in grafični prikaz lokacije

Ker je v okviru JR-UTM_1/2017 upravičeno območje za izvedbo projektov mestno naselje, na Sliki 9 prikazujemo upravičeno območje za izvajanje investicije v Občini Radlje ob Dravi.



Slika 9: Prikaz upravičenega območja izvajanja projektov trajnostne mobilnosti v okviru JR-UTM_1/2017



Legenda: zelena črta označuje območje vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve

Slika 10: Lokacija ožjega območja obravnave - območje cerkvenega trga

7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

V Tabeli 4 je prikazan obseg in specifikacija investicijskih stroškov.

Tabela 4: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih

Vsebina	2018	Vrednost (v EUR)	DDV (v EUR)	Skupaj z DDV (v EUR)
1.1 Nakup in gradnja nepremičnin	55.070,00	55.070,00	12.115,40	67.185,40
Zemeljska dela in instalacije	10.920,00	10.920,00	2.402,40	13.322,40
Utrjene površine	30.820,00	30.820,00	6.780,40	37.600,40
Gradbena dela	2.690,00	2.690,00	591,80	3.281,80
Krajinska ureditev	5.430,00	5.430,00	1.194,60	6.624,60
Javna razsvetljava	3.820,00	3.820,00	840,40	4.660,40
Prometna signalizacija	1.390,00	1.390,00	305,80	1.695,80
1.3 Oprema in druga opredmetena osnovna sredstva	3.030,00	3.030,00	666,60	3.696,60
Urbana oprema	3.030,00	3.030,00	666,60	3.696,60
5. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	1.000,00	220,00	1.220,00
7. Stroški storitev zunanjih izvajalcev	6.400,00	6.400,00	1.408,00	7.808,00
Projektna dokumentacija (PZI)	5.600,00	5.600,00	1.232,00	6.832,00
Gradbeni nadzor	800,00	800,00	176,00	976,00
VREDNOST SKUPAJ	65.500,00	65.500,00	14.410,00	79.910,00
VREDNOST DDV	14.410,00	14.410,00		
VREDNOST Z DDV	79.910,00	79.910,00		

Oštevilčenje sklopov v skladu s šiframi iz šifranta e-MA

7.4 Organizacija dela na projektu s prostorsko opredelitvijo

Za potrebe investicije je oblikovana projektna skupina sodelavcev znotraj občinske uprave in zunanji izvajalci (Energetska agencija za Podravje, Lumil d.o.o., podjetje za projektiranje, marketing in organizacijo). Obravnavano investicijo bodo strokovno spremljali sodelavci občinske uprave v okviru svojih rednih delovnih obveznosti. Nove zaposlitve s to obravnavano investicijo niso predvidene. V času izvajanja investicije bodo v projektno skupino vključeni tudi izvajalci in nadzor. Odgovorne osebe za spremljanje in nadzor investicije bodo imenovane do začetka del.

7.5 Predvideni viri financiranja po tekočih cenah

V Tabeli 5 so prikazani viri financiranja po letih.

Tabela 5: Viri financiranja po letih

Viri financiranja	2018	Skupaj	Delež
Občina Radlje ob Dravi	25.013,62	25.013,62	31,30
EU - Kohezijski sklad	46.661,92	46.661,92	58,39
Ministrstvo za infrastrukturo	8.234,46	8.234,46	10,31
Skupaj	79.910,00	79.910,00	100

Naložbo delno financira Evropska unija in sicer iz Kohezijskega sklada. S sredstvi evropske kohezijske politike bo sofinanciranih 80 % upravičenih stroškov operacije glede na omejitve javnega razpisa JR-UTM_1/2017 (od tega 85 % iz sredstev Kohezijskega sklada in 15 % integralnih sredstev MZI). Sredstva lastne udeležbe v višini 20 % ali več upravičenih stroškov in neupravičenih stroškov ter morebitne stroške primanjkljaja zagotavlja Občina Radlje ob Dravi. Za izvedbo investicije bo Občina Radlje ob Dravi zagotovila **25.013,62 EUR** lastnih sredstev iz občinskega proračuna (v letu 2018) in s tem v primeru pridobitve nepovratnih sredstev Evropskega Kohezijskega sklada in Ministrstva za infrastrukturo v vrednosti **54.896,38 EUR** (višina zagotovljenih sredstev za Občino Radlje ob Dravi v okviru obravnavanega razpisa) zagotovila zaprto finančno konstrukcijo.

7.6 Terminski plan izvedbe investicije

V Tabeli 6 je prikazan terminski plan izvedbe investicije.

Tabela 6: Terminski plan izvedbe investicije

Aktivnosti	Začetek	Konec
Priprava projektne naloge	08/2017	10/2017
Priprava investicijske dokumentacije (DIIP)	10/2017	11/2017
Priprava elaborata eksperimentalne prometne ureditve	10/2017	11/2017
Priprava projektne dokumentacije (PZI)	10/2017	11/2017
Priprava Vloge na JR-UTM_1/2017	11/2017	11/2017
Izvedba JN za izbiro izvajalca del	03/2018	04/2018
Izvedba JN za nabavo opreme	04/2018	05/2018
Izvedba gradbenih in obrtniških del	06/2018	07/2018
Nabava in montaža opreme	07/2018	08/2018
Promocija, informiranje in obveščanje	03/2018	09/2018
Tehnični pregled	09/2018	09/2018
Predaja v uporabo	09/2018	09/2018

7.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za ureditev skupnega prometnega prostora v naselju Radlje ob Dravi. Brez zagotovitve javnih virov investicije ni možno izvesti.

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

- zmanjšanje onesnaženosti v mestu zaradi zmanjšanja motoriziranega prometa,
- povečanje deleža pešcev,
- izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
- prispevek k boljšemu zdravju ljudi in k večjim prihrankom za mobilnost,
- urejene prometne površine in varnost v prometu spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost.

V primeru ohranjanja nespremenjenega stanja se bodo nadaljevali negativni vplivi na okolje v smislu povečevanja emisij toplogrednih plinov in PM10 delcev v obsegu kot trenutno. Z uspešno izvedbo projekta se pričakuje zmanjšanje motoriziranega prometa v mestnem središču, kar bo pozitivno vplivalo na okolje in zdravje ljudi.

7.8 Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje

V skladu z zakonodajo (Uredba o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, Ur.l. RS, št. 78/2006, 72/2007) za predvideni poseg ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje. Ocena vpliva na okolje je izdelana na osnovi Idejne zasnove ureditve skupnega prometnega prostora na širšem območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi in na podlagi spoznanj na primerljivih investicijah.

Z izdelano projektno dokumentacijo bodo ukrepi za varstvo okolja upoštevani za čas vzpostavitve skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve, s čimer bodo v največji možni meri preprečeni negativni vplivi gradnje na okolje. V času izvedbe gradbenih del za pripravo in ureditev skupnega prometnega prostora je moč pričakovati kratkotrajne negativne vplive na okolje (povečan hrup, začasno odloženi odpadki, dovoz opreme z vozili). Pri tem vplivno območje predstavlja ožja okolica skupnega prometnega prostora. Vendar bodo pričakovani vplivi v času izvedbe del le začasnega značaja in bodo prenehali z zaključkom del. V Tabeli 7 so prikazani predvideni vplivi na posamezne segmente okolja med in po investiciji ter omilitveni ukrepi.

Tabela 7: Predvideni vplivi na okolje in omilitveni ukrepi

Segment	Predvideni vplivi		Omilitveni ukrepi in priporočila
	Med izvedbo del	Med obratovanjem	
Zrak	Pri sami vzpostavitvi skupnega prometnega prostora se lahko poveča zaprašenost zaradi gradbenih del. Onesnaženost zraka se lahko poveča zaradi uporabe delavske mehanizacije, potrebne za izvedbo del.	Ne bo negativnega vpliva na zrak.	
Tla in vode		Ne bo negativnega vpliva na vode in tla.	
Hrup	Hrup zaradi izvedbe del ter zaradi vožnje transportnih vozil.		- Z ustreznim režimom delovišča naj se čim bolj zmanjšajo emisije hrupa.
Odpadki	Nastajanje različnih vrst odpadkov na področju gradbenih odpadkov.		- Izvajalec del mora v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08) odpadke primerno deponirati.
Segment	Predvideni vplivi		Omilitveni ukrepi in priporočila
Narava	Na območju posega ni evidentiranih naravnih vrednot, varovanih območij narave ali EPO, zato vplivov nanje ne obravnavamo.		
Kulturna dediščina	Na območju posega je evidentirana kulturna dediščina. Območje investicije je del enote Trško naselje (EŠD 8134) in v neposredni bližini enot Radlje ob Dravi - Cerkev sv. Mihaela (EŠD 3300) in Radlje ob Dravi - Marijino znamenje (EŠD 8160). Vse navedene enote so razglašene kot spomenik z Odlokom o razglasitvi nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov na območju občine Radlje ob Dravi (MUV, št. 21/1995) s pripadajočim varstvenim režimom. Investicija bo tako imela vpliv na ohranjanje kulturne dediščine. Pridobljeno je bilo kulturnovarstveno soglasje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, OE Maribor. Pri izvedbi investicije bodo tako upoštevane smernice podane s strani ZVKDS.		
Okoljska učinkovitost	S vzpostavitvijo skupnega prometnega prostora se pričakuje, da se bodo emisije toplogrednih plinov v občini nekoliko zmanjšale. Z novo ureditvijo se bo v mestu okrepil koncept trajnostnega načina potovanja in pozitivnega odnosa do okolja.		
Trajnostna dostopnost	Predvidena investicija bo imela neposredni vpliv na trajnostno dostopnost, saj se bo z uvedbo skupnega prometnega prostora spodbujala trajnostna mobilnost v mestu, še posebej hoja.		
Zmanjševanje vplivov na okolje	Za investicijo po veljavni zakonodaji ni potrebno izdelati poročila o vplivih na okolje oziroma strokovne ocene vplivov na okolje. Vendar lahko predpostavimo, da se bodo z vzpostavitvijo skupnega prometnega prostora, ki vključuje omejevanje motoriziranih vozil in v načinu ureditve, prijazne do pešcev, vabi ljudi k pogostejši hoji, s časoma zmanjšale emisije toplogrednih plinov.		
Javno zdravje	Glede na narejene študije lahko trdimo, da že z vsaj 15 minut fizične aktivnosti dnevno lahko izboljšamo zdravstveno stanje in nevarnost za bolezen tako pri fizičnemu, kakor tudi pri psihičnemu zdravju. Fizična aktivnost namreč dokazano zmanjšuje stres.		

Z vzpostavitvijo skupnega prometnega prostora, ki bo omejil motoriziran promet, se predvideva, da se bodo s časoma zmanjšali negativni vplivi na okolje, tako emisije ogljikovega dioksida kot tudi druge okolju škodljive snovi (dušikovi oksidi, prašni delci). S tem si bo Občina Radlje ob Dravi še učinkoviteje prizadevala k trajnostni mobilnosti. Projekt bo

hkrati povabilo ljudem k pogostejši uporabi hoje kot potovalnega načina za premagovanje vsakodnevnih poti znotraj urbanega središča.

7.9 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Ocenjujemo, da investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. V času izvajanja izvedbenih del bo sicer prišlo do povečanja količin gradbenih odpadkov, ki pa bodo v skladu z zakonodajo ločeno zavrženi in odpeljani na bližnjo deponijo. Stroški navedene aktivnosti so zanemarljivi in niso upoštevani v investicijski vrednosti oziroma drugih finančnih in ekonomskih projekcijah. Načela, da onesnaževalec plača nastalo škodo, kadar je primerno, torej pri projektu ni potrebno upoštevati, saj ne bo povzročena nikakršna škoda v okolju.

8 EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA

8.1 Analiza stroškov in koristi ter presoja upravičenosti

Analiza stroškov in koristi je temeljno orodje za ocenjevanje ekonomskih koristi projekta. Cilj analize stroškov in koristi je opredeliti in ovrednotiti (to je pripisati vrednosti v denarnih enotah) vse morebitne vplive, saj so na ta način določeni vsi stroški in koristi projekta.

Z investicijsko namero bomo sledili tudi družbenim koristim, ki jih ne moremo izraziti v denarnih enotah in te so:

- izboljšana podoba mesta ali občine,
- boljša kakovost bivanja,
- izboljšana mobilnost in dostopnost,
- pozitivni učinki na okolje in zdravje,
- večja vključenost ljudi,
- odločitve, ki jih podpira javnost,
- učinkovito izpolnjevanje zakonodajnih obveznosti,
- boljša konkurenčnost in dostop do sredstev,
- nove in celovite politične vizije.

8.2 Finančna analiza

Predpostavke za izdelavo finančne analize so sledeče:

- ekonomska doba projekta je 20 let,
- davek na dodano vrednost je upoštevan v višini 22 %,

- finančna diskontna stopnja je 4 % glede na Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije javnih financ (Ur.l. RS 60/2006, 54/2010 in 27/2016),
- prihodki niso predvideni,
- upoštevani so stroški vzdrževanja površin v višini 1.000 EUR/letno,
- prvo leto rednega obratovanja je 2019,
- lastnica infrastrukture je Občina Radlje ob Dravi ,
- projekt ne bo ustvarjal prihodkov, zato jih v analizi nismo upoštevali,
- z urejeno površino bodo nastajali redni letni vzdrževalni stroški v višini 1.000 EUR; ta sredstva bo zagotovila občina iz proračuna,
- amortizacijska stopnja za ceste oziroma Druge zgrajene cestne površine - betonske, asfaltne in tlakovane znaša 5 %,

V Tabeli 8 so podane letne amortizacijske vrednosti in preostanek vrednosti.

Tabela 8: Letne amortizacijske vrednosti

LETO	AMORTIZACIJSKA VREDNOST V EUR
2018	3.275
2019	3.275
2020	3.275
2021	3.275
2022	3.275
2023	3.275
2024	3.275
2025	3.275
2026	3.275
2027	3.275
2028	3.275
2029	3.275
2030	3.275
2031	3.275
2032	3.275
2033	3.275
2034	3.275
2035	3.275
2036	3.275
2037	3.275
SKUPAJ	65.500

V Tabeli 9 je prikazan denarni tok investicije.

Tabela 9: Denarni tok investicije

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	0	500	65.500	0	66.000	-66.000
2019	0	1.000		0	1.000	-1.000
2020	0	1.000		0	1.000	-1.000
2021	0	1.000		0	1.000	-1.000
2022	0	1.000		0	1.000	-1.000
2023	0	1.000		0	1.000	-1.000
2024	0	1.000		0	1.000	-1.000
2025	0	1.000		0	1.000	-1.000
2026	0	1.000		0	1.000	-1.000
2027	0	1.000		0	1.000	-1.000
2028	0	1.000		0	1.000	-1.000
2029	0	1.000		0	1.000	-1.000
2030	0	1.000		0	1.000	-1.000
2031	0	1.000		0	1.000	-1.000
2032	0	1.000		0	1.000	-1.000
2033	0	1.000		0	1.000	-1.000
2034	0	1.000		0	1.000	-1.000
2035	0	1.000		0	1.000	-1.000
2036	0	1.000		0	1.000	-1.000
2037	0	1.000		0	1.000	-1.000
SKUPAJ	0	19.500	65.500	0	85.000	-85.000

V Tabeli 10 je prikazan diskontirani denarni tok investicije.

Tabela 10: Diskontni denarni tok investicije

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	0	481	62.981	0	63.462	-63.462
2019	0	925		0	925	-925
2020	0	889		0	889	-889
2021	0	855		0	855	-855
2022	0	822		0	822	-822
2023	0	790		0	790	-790
2024	0	760		0	760	-760
2025	0	731		0	731	-731
2026	0	703		0	703	-703
2027	0	676		0	676	-676
2028	0	650		0	650	-650
2029	0	625		0	625	-625
2030	0	601		0	601	-601
2031	0	577		0	577	-577
2032	0	555		0	555	-555
2033	0	534		0	534	-534
2034	0	513		0	513	-513
2035	0	494		0	494	-494
2036	0	475		0	475	-475
2037	0	456		0	456	-456
SKUPAJ	0	13.109	62.981	0	76.090	-76.090

V Tabeli 11 je prikazan denarni tok investicije s sofinanciranjem.

Tabela 11: Denarni tok investicije s sofinanciranjem

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	PRIHODEK IZ INVESTICIJE - sofinanciranje	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	0,00	500,00	65.500,00	54.896,38	54.896,38	66.000,00	-11.103,62
2019	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2020	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2021	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2022	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2023	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2024	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2025	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2026	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2027	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2028	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2029	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2030	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2031	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2032	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2033	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2034	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2035	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2036	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
2037	0,00	1.000,00			0,00	1.000,00	-1.000,00
SKUPAJ	0,00	19.500,00	65.500,00	54.896,38	54.896,38	85.000,00	-30.103,62

V Tabeli 12 je prikazan diskontirani denarni tok investicije s sofinanciranjem.

Tabela 12: Diskontirani denarni tok investicije s sofinanciranjem

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	PRIHODEK IZ INVESTICIJE - sofinanciranje	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	0,00	480,77	62.981,00	52.784,98	52.784,98	63.461,77	-10.676,79
2019	0,00	924,56			0,00	924,56	-924,56
2020	0,00	889,00			0,00	889,00	-889,00
2021	0,00	854,80			0,00	854,80	-854,80
2022	0,00	821,93			0,00	821,93	-821,93
2023	0,00	790,31			0,00	790,31	-790,31
2024	0,00	759,92			0,00	759,92	-759,92
2025	0,00	730,69			0,00	730,69	-730,69
2026	0,00	702,59			0,00	702,59	-702,59
2027	0,00	675,56			0,00	675,56	-675,56
2028	0,00	649,58			0,00	649,58	-649,58
2029	0,00	624,60			0,00	624,60	-624,60
2030	0,00	600,57			0,00	600,57	-600,57
2031	0,00	577,48			0,00	577,48	-577,48
2032	0,00	555,26			0,00	555,26	-555,26
2033	0,00	533,91			0,00	533,91	-533,91
2034	0,00	513,37			0,00	513,37	-513,37
2035	0,00	493,63			0,00	493,63	-493,63
2036	0,00	474,64			0,00	474,64	-474,64
2037	0,00	456,00			0,00	456,00	-456,00
SKUPAJ	0,00	13.109,17	62.981,00		52.784,98	76.090,17	-23.305,19

V Tabeli 13 so prikazani finančni kazalniki investicije. Finančna neto sedanja vrednost projekta je negativna, tudi v primeru sofinanciranja, saj projekt nima prihodkov. Iz tabele je tudi razvidno, da je finančna neto sedanja vrednost bolj ugodna v primeru sofinanciranja projekta.

Tabela 13: Finančni kazalniki investicije

Prihodki na leto v EUR	0
Odhodki na leto v EUR	1.000
Enostavna vračilna doba	/
Razmerje med koristmi in stroški v primeru sofinanciranja projekta	0,645
Finančna neto sedanja vrednost projekta brez sofinanciranja v EUR	-76.090
Finančna neto sedanja vrednost projekta s sofinanciranjem v EUR	-23.305

8.3 Ekonomska analiza

Vsaka družbeno koristna investicija ustvarja tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Nekatere družbeno-ekonomske koristi se lahko oceni v denarju, medtem ko določenih družbenih učinkov denarno ni vedno mogoče ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Z njihovim upoštevanjem se lahko ugotovi ali je projekt sprejemljiv tudi z družbenega vidika. Predmetna naložba prinaša veliko koristi, ki se jih ne da denarno natančno ovrednotiti, in koristi oz. izgube, ki se jih lahko ovrednoti v denarju. Cilj analize stroškov in koristi (ekonomske analize) je opredeliti in ovrednotiti vse morebitne vplive, tako koristi in kot stroške investicije. Pri opredelitvi stroškov in koristi se nadgradi finančno analizo z indirektnimi koristmi, tako da se dobi ekonomsko analizo. Pri ekonomskem vrednotenju se izhaja iz predpostavke, da je treba vložke investicije opredeliti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, rezultate pa glede na pripravljenost posameznikov, da jih plačajo. Treba je omeniti, da oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom; podobno plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami, ki so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Ekonomska analiza se izvede z vidika družbe. Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo kot izhodišče ekonomske analize.

Pri določanju kazalnikov ekonomskega učinka smo opravili nekaj prilagoditev.

- Davčni popravki: posredne davke (npr. DDV) smo upoštevali kot priliv proračuna in jih tako posredno odšteli od investicijske vrednosti.
- Od trga do računovodskih (fiktivnih) cen: poleg izkrivljanja davkov in zunanjih učinkov lahko tudi drugi dejavniki prispevajo k odmiku cen od konkurenčnega tržnega (tj. učinkovitega) ravnotežja: monopolne ureditve, trgovinske ovire, ureditev dela, nepopolne informacije itd. V vseh teh primerih so opazovane tržne (tj. finančne) cene zavajajoče; namesto njih je treba uporabiti računovodske (fiktivne) cene, ki odražajo oportunitetne stroške vložkov in pripravljenost potrošnikov za plačilo v primeru donosa. Računovodske cene se izračunajo z uporabo pretvorbenih faktorjev za

finančne cene. V okviru našega projekta smo presodili, da izkrivljanj cen ni, zato smo povsod uporabili faktor 1.

- Socialno družbena analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na občine oziroma regije ali celo države. Metodologija je osnovana na izračun dodatnih prihodkov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi nove investicije. Upoštevali smo monetarizirane koristi ureditve prostora za kolesarje in pešce in omejitev motoriziranega prometa, ki izhajajo predvsem iz vpliva na zdravje. Tako se je lani v primerjavi z letom 2010 poraba zdravil za srčno-žilne bolezni povečala za 5,2 odstotka, letni izdatki zdravstvene blagajne pa so tako znašali 80,3 milijonov evrov. (Vir: Sporočilo za javnost, Ministrstvo za zdravje, 17.5.2015, www.mz.gov.si/.../SJ_sprejeta_v_dz_Resolucija_prehrana_in_gibanje_150715.doc Dostop 12/11/2017). V kolikor znesek preračunamo na Občino Radlje ob Dravi, je to 237.728 EUR letno. V kolikor le 1 % manjše porabe vzamemo kot posledico kolesarjenja in hoje, je to 2.377 EUR letno. Zaradi večje atraktivnosti centra Radelj ob Dravi lahko predvidevamo za 10 % višje prihodke za turistično takso, kar pomeni 109 EUR, glede na prihodke iz takse v letu 2016. Vpliv atraktivnosti jedra na večjo gospodarsko dejavnost v jedru nismo finančno ovrednotili, prav tako nismo finančno ovrednotili pozitivne vplive zmanjšane motorne prometa v centru. Tako smo skupne prihodke v oceni ekonomske upravičenosti upoštevali v višini 2.486 EUR.

V nadaljevanju so v Tabelah 14, 15, 16 in 17 so prikazani ekonomski in diskontiran ekonomski tokovi projekta brez sofinanciranja in s sofinanciranjem.

Tabela 14: Ekonomski tok projekta brez sofinanciranja

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	16.896,00	500	65.500	16.896	66.000	-49.104
2019	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2020	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2021	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2022	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2023	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2024	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2025	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2026	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2027	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2028	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2029	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2030	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2031	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2032	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2033	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2034	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2035	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2036	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
2037	2.486,00	1.000		2.486	1.000	1.486
SKUPAJ	64.130	19.500	65.500	64.130	85.000	-20.870

Tabela 15: Diskontiran ekonomski tok projekta brez sofinanciranja

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	16.246	481	62.981	16.246	63.462	-47.215
2019	2.298	925		2.298	925	1.374
2020	2.210	889		2.210	889	1.321
2021	2.125	855		2.125	855	1.270
2022	2.043	822		2.043	822	1.221
2023	1.965	790		1.965	790	1.174
2024	1.889	760		1.889	760	1.129
2025	1.816	731		1.816	731	1.086
2026	1.747	703		1.747	703	1.044
2027	1.679	676		1.679	676	1.004
2028	1.615	650		1.615	650	965
2029	1.553	625		1.553	625	928
2030	1.493	601		1.493	601	892
2031	1.436	577		1.436	577	858
2032	1.380	555		1.380	555	825
2033	1.327	534		1.327	534	793
2034	1.276	513		1.276	513	763
2035	1.227	494		1.227	494	734
2036	1.180	475		1.180	475	705
2037	1.135	456		1.135	456	678
SKUPAJ	47.641	13.110	62.981	47.641	76.090	-28.449

Tabela 16: Ekonomski tok projekta s sofinanciranjem

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	PRIHODEK IZ INVESTICIJE - sofinanciranje	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	16.886,00	500,00	65.500,00	54.896,38	71.782,38	66.000,00	5.782,38
2019	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2020	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2021	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2022	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2023	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2024	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2025	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2026	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2027	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2028	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2029	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2030	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2031	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2032	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2033	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2034	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2035	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2036	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
2037	2.486,00	1.000,00			2.486,00	1.000,00	1.486,00
SKUPAJ	64.120,00	19.500,00	65.500,00	54.896,38	119.016,38	85.000,00	34.016,38

Tabela 17: Diskontirani ekonomski tok projekta s sofinanciranjem

LETO	PRIHODKI	OBRATOVALNI STROŠKI	VREDNOST INVESTICIJE	PRIHODEK IZ INVESTICIJE - sofinanciranje	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA PRILIVI-ODLIVI
2018	16.246,15	481,00	62.981,00	52.784,98	69.031,13	63.462,00	5.569,13
2019	2.298,45	924,56			2.298,45	924,56	1.373,89
2020	2.210,04	889,00			2.210,04	889,00	1.321,05
2021	2.125,04	854,80			2.125,04	854,80	1.270,24
2022	2.043,31	821,93			2.043,31	821,93	1.221,38
2023	1.964,72	790,31			1.964,72	790,31	1.174,41
2024	1.889,16	759,92			1.889,16	759,92	1.129,24
2025	1.816,50	730,69			1.816,50	730,69	1.085,81
2026	1.746,63	702,59			1.746,63	702,59	1.044,04
2027	1.679,45	675,56			1.679,45	675,56	1.003,89
2028	1.614,86	649,58			1.614,86	649,58	965,28
2029	1.552,75	624,60			1.552,75	624,60	928,15
2030	1.493,03	600,57			1.493,03	600,57	892,45
2031	1.435,60	577,48			1.435,60	577,48	858,13
2032	1.380,39	555,26			1.380,39	555,26	825,12
2033	1.327,30	533,91			1.327,30	533,91	793,39
2034	1.276,25	513,37			1.276,25	513,37	762,87
2035	1.227,16	493,63			1.227,16	493,63	733,53
2036	1.179,96	474,64			1.179,96	474,64	705,32
2037	1.134,58	456,39			1.134,58	456,39	678,19
SKUPAJ	47.641,32	13.109,79	62.981,00	52.784,98	100.426,30	76.090,79	24.335,51

V Tabeli 18 so prikazani ekonomski kazalniki investicije. Kot je razvidno, je tudi ekonomska neto sedanja vrednost projekta negativna v primeru, če projekt ne bi bil sofinanciran. V kolikor pa projekt pridobi nepovratna sredstva, je ekonomska neto sedanja vrednost projekta pozitivna, v višini 24.335 EUR.

Tabela 18: Ekonomski kazalniki investicije

Prihodki na leto v EUR	2.486
Odhodki na leto v EUR	1.000
Enostavna vračilna doba	26
Razmerje med koristmi in stroški v primeru brez sofinanciranja projekta	0,75
Razmerje med koristmi in stroški v primeru sofinanciranja projekta	1,4
Ekonomska neto sedanja vrednost projekta brez sofinanciranja v EUR	-28.449
Ekonomska neto sedanja vrednost projekta s sofinanciranjem v EUR	24.335

8.4 Analiza tveganja in občutljivosti

V primeru Variante "brez" investicije obstaja veliko tveganje, da se center občine ne bo urejal v skladu z razvojnimi smernicami EU, Slovenije in občine, ki predvidevajo oživitev jeder in umik večine motoriziranega prometa. Glede na dejstvo, da je občina sprejela Celostno prometno strategijo, v kateri je projekt opredelila kot potreben, pomeni neizvedba projekta tudi nespoštovanje zavez, ki jih je potrdil tudi občinski svet. Tveganja so povezana tudi z dejstvom, da občani ne bodo seznanjeni z možnostmi in načini trajnostnega urejanja prometa, saj obravnavan projekt prinaša eksperimentalni

projekt ureditve skupnega prostora, na podlagi katerega bo možno v naslednjih letih prostor v centru urejati še učinkoviteje in v skladu s potrebami in željami občanov in obiskovalcev. Za varianto "z" investicijo obstaja tveganje v povezavi z višjo vrednostjo investicije. V kolikor se investicijska vrednost zviša ali zniža za 10 %, se ekonomska neto sedanja vrednost, upoštevajoč sofinanciranje projekta, zviša oziroma zniža za okvirno 25 %, in znaša 18.148 EUR pri zvišanju investicijske vrednosti in 30.724 EUR pri znižanju. Tveganje višje investicijske vrednosti je realno, vendar ugotavljamo, da bi kljub povišanju ekonomska neto sedanja vrednost še vedno bila pozitivna. Opozarjamo pa, da je višina sofinanciranja fiksna in se tudi v primeru višjih cen oziroma stroškov ne more povišati.

8.5 Merila za izbiro optimalne variante

Optimalno varianto smo izbrali na podlagi naslednjih meril:

- družbeni vplivi,
- okoljski vplivi in zdravstveni vplivi in
- ekonomskega kazalnika – ekonomske neto sedanje vrednosti v 20 -letnem obdobju izvajanja projekta.

Koristi, ki jih izvedba projekta prinaša na družbenem področju:

- vzpostavitev pogojev za boljši gospodarski razvoj občine, regije in države,
- vzpostavitev pogojev za širši družbeni razvoj občine kot posledico gospodarskega razvoja,
- pozitiven zgled za ostale občine v državi,
- povečana turistična atraktivnost občine.

Koristi, ki jih izvedba projekta prinaša na okoljskem in zdravstvenem področju:

- čistejše okolje zaradi zmanjšanja izpustov CO₂, zaradi manjše uporabe avtomobilov v centru občine,
- več prostora za kolesarje in pešce in s tem promocija gibanja v občini in posledično boljše zdravstveno stanje občanov ter s tem dolgoročen vpliv na javno zdravje,
- zmanjšana raba energije in zmanjšane emisije nevarnih snovi v zrak.

8.6 Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante

V Tabeli 19 je prikazano točkovanje za obe varianti, glede na postavljena merila.

Tabela 19: Merila z vrednotenjem za izbor optimalne variante investicije

Merilo/Varianta	Varianta 0	Varianta 1 – brez sofinanciranja	Varianta 1 – s sofinanciranjem
Višina stroškov investicije (stalne cene z DDV): * stroški nižji od 50.000 € (2 točki) * stroški višji od 50.000 € (1 točka)	ni stroškov investicije 2 točki	79.910 EUR 1 točka	25.013 EUR 2 točki
Družbeni vidik: * izboljšano stanje (1 točka) * sedanje stanje (0 točk)	0 točk	1 točka	1 točka
Okolski vidik * Izboljšano stanje (1 točka) * sedanje stanje (0 točk)	0 točk	1 točka	1 točka
Zdravstveni vidik: * izboljšano stanje (1 točka) * sedanje stanje (0 točk)	0 točk	1 točka	1 točka
Neto sedanja vrednost investicije: * pozitivna vrednost (1 točka) * negativna vrednost ali če ni investicije (0 točk)	ni investicije 0 točk	negativna -28.449 0 točk	pozitivna 24.335 EUR 1 točka
SKUPAJ TOČK	2 točki	4 točke	6 točk

Kot je razvidno iz Tabele 19, je najprimernejša oziroma najvišje točkovana Varianta z izvedbo investicije, za katero se pridobijo nepovratna finančna sredstva s strani razpisa Ministrstva za infrastrukturo. Ta varianta je dosegla 6 točk. Varianta z izvedbo investicije, ki bi jo financirala občina sama je dosegla 4 točke in je prav tako, zaradi pozitivnih vplivov na razvoj občine primerna za izvedbo. Varianta brez investicije je dosegla samo 2 točki. To pomeni, da neizvedba projekta negativno vpliva na družbene, okoljske in zdravstvene vidike dolgoročnega razvoja občine.

9 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

9.1 Sklepne ugotovitve

Na podlagi analiz in preverjanj se občini predlaga, da izvede projekt Vzpostavitev skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi. Izvedba projekta izkazuje pozitivne vplive na družbeno - socialnem, okoljskem in zdravstvenem področju. Občini predlagamo, da se prijavi na razpis Ministrstva za infrastrukturo in pridobi nepovratna sredstva v višini 54.896,38 EUR. V tem primeru je tudi ekonomska neto sedanja vrednost pozitivna. V kolikor občina ne bo pridobila nepovratnih sredstev, bo sicer ekonomska neto sedanja vrednost negativna, vendar menimo, da ostali vplivi prevladujejo in je projekt kljub temu primeren za izvedbo in da so njegovi dolgoročni učinki pozitivni.

Projekt predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto in je skladen s pogoji JR-UTM_1/2017 kot tudi s Celostno prometno strategijo Občine Radlje ob Dravi.

Investicija bo pripomogla k razvoju trajnostne mobilnosti in kakovosti življenja prebivalcev Občine Radlje ob Dravi, zato je naložba smiselna in upravičena.

9.2 Potrebna investicijska dokumentacija in navodila za nadaljnje delo

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (URL RS 60/2006, 54/2010) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost. Za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 evrov je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Celotna ocenjena vrednost po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost za "Vzpostavitev skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi" znaša 80.000 EUR.

Za potrebe izvedbe celotne investicije bo treba izdelati še sledečo dokumentacijo:

- projektno dokumentacijo – Projekt za izvedbo (PZI)
- pripraviti vlogo za javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-UTM_1/2017),
- pripraviti razpisno dokumentacije za izvajalce del,
- izbrati izvajalca in

- izvesti investicijo ter
- vzpostaviti sistem spremljanja učinkov eksperimentalnega projekta.

Za vzpostavitev skupnega prometnega prostora kot eksperimentalne prometne ureditve na območju cerkvenega trga v naselju Radlje ob Dravi gradbeno dovoljenje ni potrebno, saj se bodo dela izvajala v skladu z Uredbo o razvrščanju objektov glede na zahtevnost gradnje (Uradni list RS, št.. 18/2013, 24/2013, 26/2013), kot vzdrževanje objekta, dela v zvezi z zunanjo ureditvijo objekta.