



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI SKLAD ZA  
REGIONALNI RAZVOJ

»Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Republika Slovenija«

Številka: 410-198/2019

## DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA 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)

# Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane



Naziv investicijskega projekta:

**Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane**

---

Investitorji:

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

**Občina Markovci, Markovci 43, 2281 Markovci**

**Občina Gorišnica, Gorišnica 83 A, 2272 Gorišnica**

**Občina Cirkulane, Cirkulane 58, 2282 Cirkulane**

---

Izdelovalec DIIP-a št. 410-198/2019 (ime, priimek, podpis, žig):

**Tina Zamuda, višja svetovalka na Oddelku za gospodarske dejavnosti Mestne občine Ptuj**

**Tadej Zorec, svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti Mestne občine Ptuj**

**Branko Zorko, višji svetovalec na Občini Markovci**

**Matevž Cestnik, direktor/tajnik občinske uprave Občine Gorišnica**

**Nina Horvat, direktorica občinske uprave Občine Cirkulane**

**Ivan Stopajnik, višji referent za investicije in komunalno na Občini Cirkulane**

**Leonida Škrinjar, višja svetovalka za družbene dejavnost in promet na Občini Cirkulane**

---

Kraj in datum izdelave dokumenta:

**Ptuj, maj 2019**

---

## KAZALO VSEBINE

<b>1</b>	<b>NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV .....</b>	<b>6</b>
1.1	<i>Navedba investitorjev.....</i>	6
1.2	<i>Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije.....</i>	8
<b>2</b>	<b>ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....</b>	<b>9</b>
2.1	<i>Predstavitev sodelujočih občin.....</i>	9
2.2	<i>Analiza stanja.....</i>	12
2.3	<i>Temeljni razlog za investicijsko namero .....</i>	18
<b>3</b>	<b>OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....</b>	<b>20</b>
3.1	<i>Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega povabila in določila ter upravičene namene .....</i>	20
3.2	<i>Predmet investicije .....</i>	23
3.3	<i>Cilj investicije.....</i>	24
3.4	<i>Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi.....</i>	25
<b>4</b>	<b>OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENA V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE.....</b>	<b>29</b>
4.1	<i>Varianta »brez« investicije.....</i>	29
4.2	<i>Varianta »z« investicijo.....</i>	29
<b>5</b>	<b>OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE.....</b>	<b>30</b>
5.1	<i>Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije .....</i>	30
5.2	<i>Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave.....</i>	31
<b>6</b>	<b>OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV .....</b>	<b>34</b>
6.1	<i>Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah.....</i>	34
6.2	<i>Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po tekočih cenah .....</i>	35
6.3	<i>Navedba osnove za oceno vrednosti.....</i>	37
<b>7</b>	<b>TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....</b>	<b>38</b>
7.1	<i>Predhodna idejna rešitev ali študija .....</i>	38

7.2	<i>Opis in grafični prikaz lokacije</i> .....	39
7.3	<i>Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe</i> .....	40
7.4	<i>Varstvo okolja</i> .....	43
7.5	<i>Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov</i> .....	43
7.6	<i>Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo</i> .....	43
7.7	<i>Predvideni viri financiranja po tekočih cenah</i> .....	47
7.8	<i>Terminski plan izvedbe investicije</i> .....	48
7.9	<i>Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta</i> .....	49
<b>8</b>	<b>UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM</b> .....	<b>50</b>

## **KAZALO SLIK**

<i>Slika 1: Načini potovanja v Mestni občini Ptuj leta 2003 in 2016 Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj</i> .....	12
<i>Slika 2: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2013 Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017</i> .....	13
<i>Slika 3: Obseg dnevnih migrantov v/s Ptujja glede na druge občine v letu 2015</i> .....	15
<i>Slika 4: Obseg dnevnih migrantov glede na druge občine in smer poteka prometa v letu 2015</i> .....	16
<i>Slika 5: Prikaz območja izvajanja projekta in potek kolesarske povezave na območju posamezne občine</i> .....	39
<i>Slika 6: Kadrovsko organizacijska shema projekta</i> .....	46

## **KAZALO TABEL**

<i>Tabela 1: Podatki po občinah za leto 2018</i> .....	11
<i>Tabela 2: Podatki po občinah za leto 2017</i> .....	11
<i>Tabela 3: Delovno aktivno prebivalstvo in srednješolska mladina, ki dnevno migrira iz zalednih naselij v regionalno središče na Ptuj za leto 2018</i> .....	19
<i>Tabela 4: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«</i> ....	28
<i>Tabela 5: Vrednost investicije v stalnih cenah za celoten projekt</i> .....	34
<i>Tabela 6: Vrednost investicije v stalnih cenah za Občino Cirkulane</i> .....	34
<i>Tabela 7: Vrednost investicije v stalnih cenah za Občino Gorišnica</i> .....	35
<i>Tabela 8: Vrednost investicije v tekočih cenah za celoten projekt</i> .....	35
<i>Tabela 9: Vrednost investicije v tekočih cenah za Občino Cirkulane</i> .....	36
<i>Tabela 10: Vrednost investicije v tekočih cenah za občino Gorišnica</i> .....	36

<i>Tabela 11: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih za celoten projekt</i> .....	40
<i>Tabela 12: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih za celoten projekt</i> .....	40
<i>Tabela 13: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih za občino Cirkulane</i> .....	41
<i>Tabela 14: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih za občino Cirkulane</i> .....	41
<i>Tabela 15: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih za občino Gorišnica</i> .....	42
<i>Tabela 16: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih za občino Gorišnica</i> .....	42
<i>Tabela 17: Viri financiranja po letih za celoten projekt</i> .....	47
<i>Tabela 18: Viri financiranja po letih za občino Cirkulane</i> .....	47
<i>Tabela 19: Viri financiranja po letih za občino Gorišnica</i> .....	47
<i>Tabela 20: Terminski plan izvedbe celotnega odseka</i> .....	48

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

## 1.1 Navedba investitorjev

<b>INVESTITOR</b>	
<b>Naziv</b>	<b>MESTNA OBČINA PTUJ</b>
<b>Naslov</b>	<b>Mestni trg 1, 2250 Ptuj</b>
<b>Telefon</b>	<b>02 748 29 99</b>
<b>E-pošta</b>	<b>obcina.ptuj@ptuj.si</b>
<b>Spletna stran</b>	<b>www.ptuj.si</b>
<b>Odgovorna oseba</b> (žig in podpis)	<b>Nuška GAJŠEK, županja</b>

<b>INVESTITOR</b>	
<b>Naziv</b>	<b>OBČINA MARKOVCI</b>
<b>Naslov</b>	<b>Markovci 43, 2281 Markovci</b>
<b>Telefon</b>	<b>02 788 88 80</b>
<b>E-pošta</b>	<b>tajnistvo@markovci.si</b>
<b>Spletna stran</b>	<b>www.markovci.si</b>
<b>Odgovorna oseba</b> (žig in podpis)	<b>Milan GABROVEC, župan</b>

<b>INVESTITOR</b>	
<b>Naziv</b>	<b>OBČINA GORIŠNICA</b>
<b>Naslov</b>	<b>Gorišnica 83 A, 2272 Gorišnica</b>
<b>Telefon</b>	<b>02 743 11 10</b>
<b>E-pošta</b>	<b>obcina@gorisnica.eu</b>
<b>Spletna stran</b>	<b>www.gorisnica.eu</b>
<b>Odgovorna oseba</b> (žig in podpis)	<b>Jožef KOKOT, župan</b>

<b>INVESTITOR</b>	
<b>Naziv</b>	<b>OBČINA CIRKULANE</b>
<b>Naslov</b>	<b>Cirkulane 58, 2282 Cirkulane</b>
<b>Telefon</b>	<b>02 795 34 20</b>
<b>E-pošta</b>	<b>tajnistvo@cirkulane.si</b>
<b>Spletna stran</b>	<b><a href="https://www.cirkulane.si/">https://www.cirkulane.si/</a></b>
<b>Odgovorna oseba (žig in podpis)</b>	<b>Antonija ŽUMBAR, županja</b>

## 1.2 Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije

<b>IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE</b>	
<b>Naziv</b>	<b>MESTNA OBČINA PTUJ</b>
<b>Naslov</b>	<b>Mestni trg 1, 2250 Ptuj</b>
<b>Odgovorna oseba</b>	<b>Nuška GAJŠEK, županja</b>
<b>Telefon</b>	<b>02 748 29 99</b>
<b>E-pošta</b>	<b>obcina.ptuj@ptuj.si</b>
<b>Spletna stran</b>	<b>www.ptuj.si</b>
<b>Davčna številka</b>	<b>SI85675237</b>
<b>Transakcijski račun</b>	<b>01296-0100016538</b>
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije</b>	<b>Simona Kašman, vodja službe za projekte</b>
<b>Priprava Dokumenta identifikacije investicijskega projekta</b>	<b>Tina Zamuda, višja svetovalka, Oddelek za gospodarske dejavnosti Tadej Zorec, svetovalac, Oddelek za gospodarske dejavnosti Branko Zorko, višji svetovalac na Občini Markovci Matevž Cestnik, direktor/tajnik občinske uprave Občine Gorišnica Nina Horvat, direktorica občinske uprave Občine Cirkulane Ivan Stopajnik, višji referent za investicije in komunalno na Občini Cirkulane Leonida Škrinjar, višja svetovalka za družbene dejavnost in promet na Občini Cirkulane</b>
<b>Telefon</b>	<b>02 748 29 23</b>
<b>E-pošta</b>	<b><a href="mailto:tina.zamuda@ptuj.si">tina.zamuda@ptuj.si</a>, <a href="mailto:tadej.zorec@ptuj.si">tadej.zorec@ptuj.si</a></b>



## **2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO**

### ***2.1 Predstavitev sodelujočih občin***

Mestna občina Ptuj, Občina Markovci, Občina Gorišnica in Občina Cirkulane nameravajo v bližnji prihodnosti vzpostaviti kolesarsko povezavo, ki bo povezala ključne generatorje dnevnih potovanj med občinami. Dnevna potovanja vključujejo vsa potovanja občanov na delo in izobraževanje. V letu 2017 je Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru po naročilu Mestne občine Ptuj pripravila Celostno prometno strategijo ter kasneje še projektno nalogo Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj, ki predstavlja izhodišče za pripravo projektov, ki jih bo Mestna občina Ptuj s partnerji prijavljala za sofinanciranje evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti.

Ptuj kot regionalno središče predstavlja funkcijsko središče regije. Zaradi velikosti, raznovrstnosti dejavnosti, zaposlitvenih mest, prometne dostopnosti iz ostalih središč v regiji mora Ptuj ohranjati in krepiti vlogo regionalnega središča.

Ostala lokalna središča, ki prebivalcem naselja in njegovega zaledja zagotavljajo vsaj možnosti za vsakodnevno oskrbo, osnovno izobraževanje, informiranje in druženje so vsa ostala občinska središča (Cirkulane, Gorišnica, Markovci).

### **MESTNA OBČINA PTUJ**

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

## **PREDSTAVITEV PARTNERJEV NA PROJEKTU:**

### **OBČINO MARKOVCI**

Občino Markovci sestavlja 9 naselij in obsega 32 km<sup>2</sup> ter šteje 4.147 prebivalcev. Razprostira se na SV Slovenije, na ravninskem delu spodnjega Ptujkega polja, predvsem na levem bregu reke Drave, medtem ko je na desnem bregu področje krajinskega parka Šturmovci, v katerem najdemo blizu 500 različnih rastlinskih vrst in preko 250 vrst ptic.

### **OBČINA GORIŠNICA**

Občina Gorišnica se razteza med ravninskim in haloškim gričevnatim svetom, ki ga ločuje in hkrati povezuje reka Drava. V ravninskem delu je najpomembnejša gospodarska panoga poljedelstvo, v hribovitem pa sadjarstvo in vinogradništvo, ki izhajata iz bogate, večstoletne tradicije.

### **OBČINA CIRKULANE**

Občina Cirkulane je obmejna občina, ki meji na Republiko Hrvaško, in se razteza na 32 km<sup>2</sup> v gričevnati pokrajini Haloze. Haloze se delijo na Zgornje ali Gozdne Haloze in na Spodnje ali Vinorodne Haloze, slednje se na nek način začenjajo z Občino Cirkulane. Razgibano reliefno pokrajino sestavlja 13 naselij, od teh pa kar 6 naselij meji na Republiko Hrvaško: Brezovec, Cirkulane, Dolane, Gradišča, Gruškovec, Mali Okič, Medribnik, Meje, Paradiž, Pohorje, Pristava, Slatina in Veliki Vrh.

Tabela 1: Podatki po občinah za leto 2018

Št.	Občina	Površina (km <sup>2</sup> )	Število prebivalcev	Gostota poselitve (preb./km <sup>2</sup> )	Število podjetij *za leto 2017
1	<b>Ptuj</b>	67	23.214	348	2.295
2	<b>Markovci</b>	32	4.005	134	299
3	<b>Gorišnica</b>	29	4.054	139	256
4	<b>Cirkulane</b>	32	2.348	73	92
	<b>Slovenija</b>	<b>20.273</b>	<b>2.070.050</b>	<b>102</b>	<b>191.863</b>

VIR: SURS

Tabela 2: Podatki po občinah za leto 2017

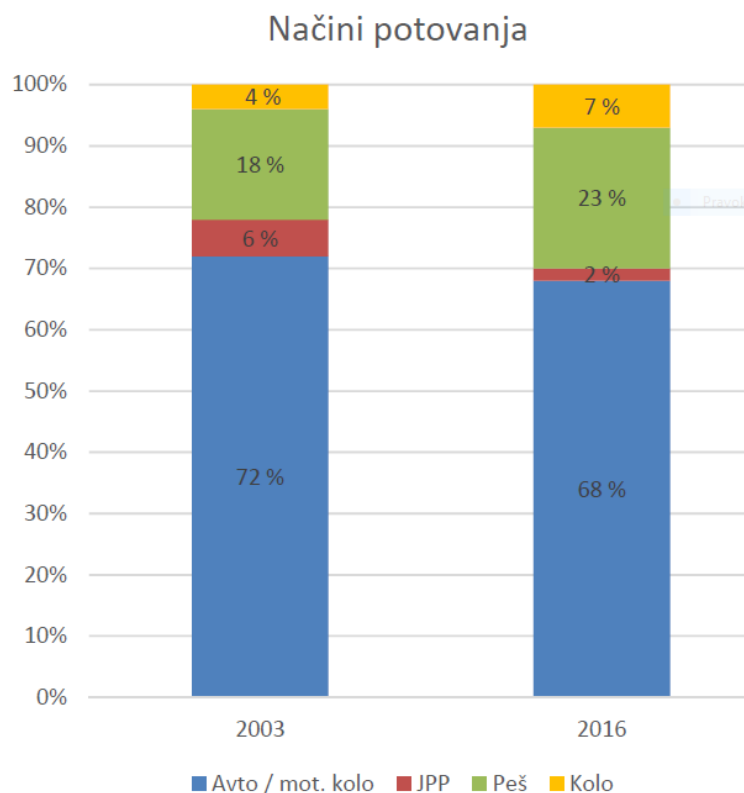
Št.	Občina	Stopnja registrirane brezposelnosti feb 2019(%)*	Število zaposlenih oseb	Število delovno aktivnih preb. (po prebivališču)*	Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)	Povprečna starost osebnih avtomobilov (leta)**	Število avtomobilov na 100 preb.**
1	<b>Ptuj</b>	8,6	11.606	9.279	966,16	9,6	54
2	<b>Markovci</b>	5,9	740	1.771	949,25	10,0	52
3	<b>Gorišnica</b>	7,7	684	1.654	918,30	10,6	51
4	<b>Cirkulane</b>	8,0	197	949	975,95	10,8	52
	<b>Slovenija</b>	<b>8,4</b>	<b>755.291</b>	<b>856.201</b>	<b>1108,10</b>	<b>10,0</b>	<b>52</b>

VIR: SURS, \*Zavod za zaposlovanje, \*\*MZL, preračuni SURS

## 2.2 Analiza stanja<sup>1</sup>

### Nizki delež potovanj s kolesom

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



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

Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj

Posledice čezmerne rabe osebnega avtomobila nižajo splošno raven kakovosti življenja v mestu. Prebivalci mesta so v večji meri izpostavljeni hrupu in emisijam, predvsem trdim delcem v zraku PM10. Po podatkih statističnega urada število in povprečna starost osebnih avtomobilov še vedno raste. Konec leta 2017 je bilo tako v Sloveniji registriranih 1,1 milijona avtomobilov, kar je za dva odstotka več kot leto prej. Prvih registracij je bilo v 2017 za 13 odstotkov več, prvih registracij novih avtomobilov pa za 12 odstotkov več kot v prejšnjem letu. Povprečna starost osebnih avtomobilov je bila leta 2014 najvišja v večini obmejnih občin, razen na severu Slovenije.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017

<sup>2</sup> glej: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/5227>

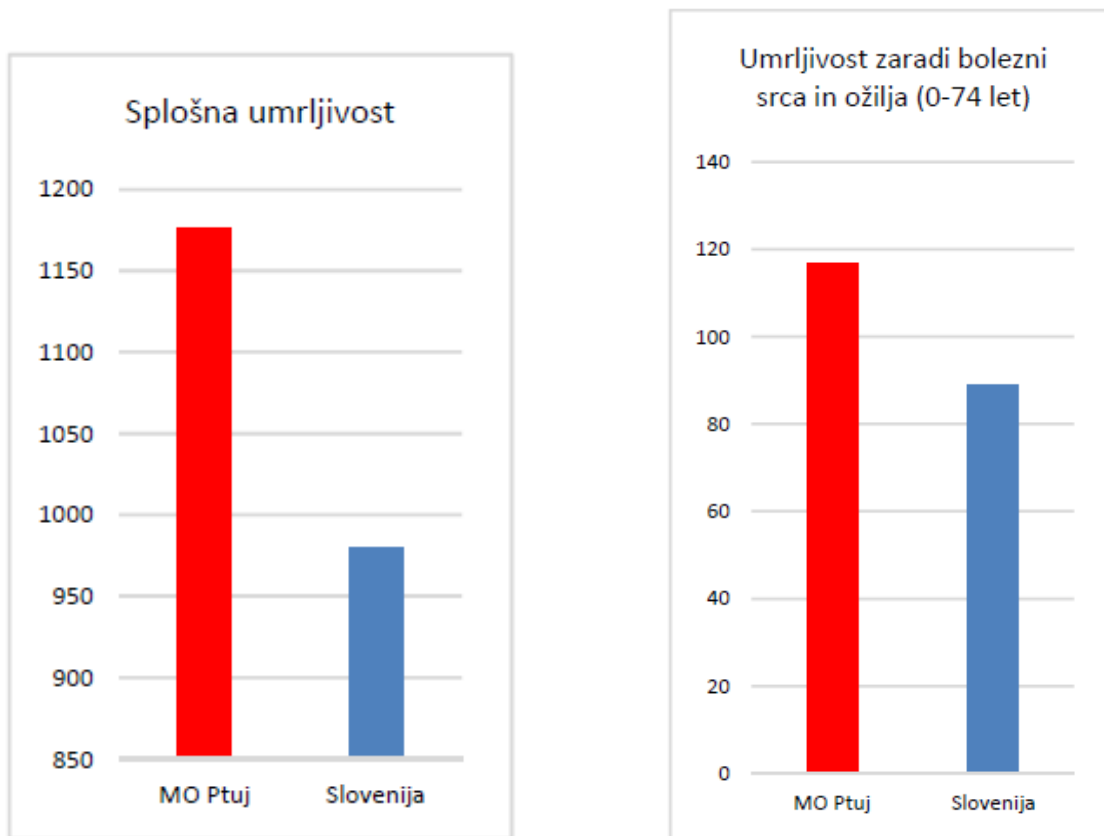
Več na: <https://www.zurnal24.si/avto/stevilo-avtomobilov-v-sloveniji-se-kar-narasca-318424> - [www.zurnal24.si](http://www.zurnal24.si)

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

### Neaktiven življenjski slog

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

Na Ptujju je splošna umrljivost v letih od 2011-2013 znašala 1.176 na 100.000 prebivalcev, kar je 196 nad slovenskim povprečjem z 980. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 117, kar je 28 nad slovenskim povprečjem z 89.



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

Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017

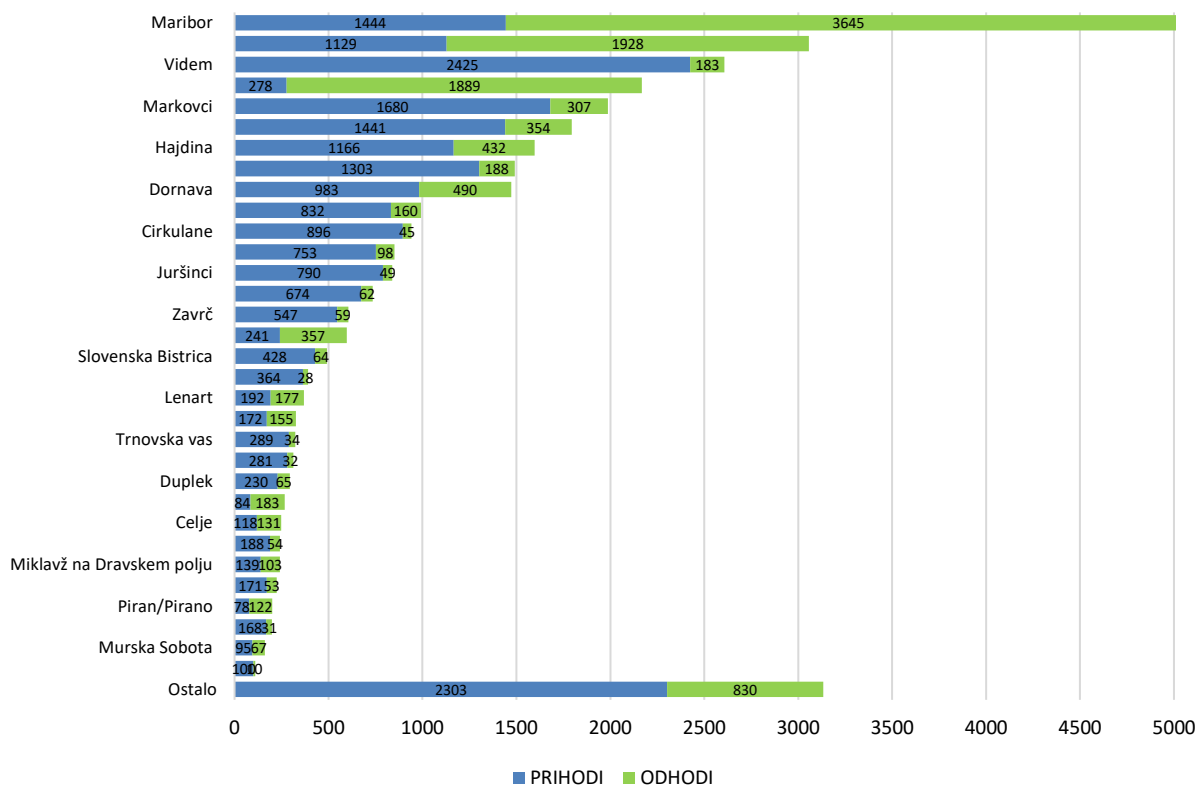
V zadnjem obdobju so se na ravni celotne države, kot na Ptuju precej poslabšali tudi dejavniki tveganja za zdravje. Premajhna telesna dejavnost oziroma vse bolj sedeči življenjski slog pa predstavlja resno tveganje za pojav različnih bolezni. Prekomerna telesna teža in debelost je posebej zaskrbljujoča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

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

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

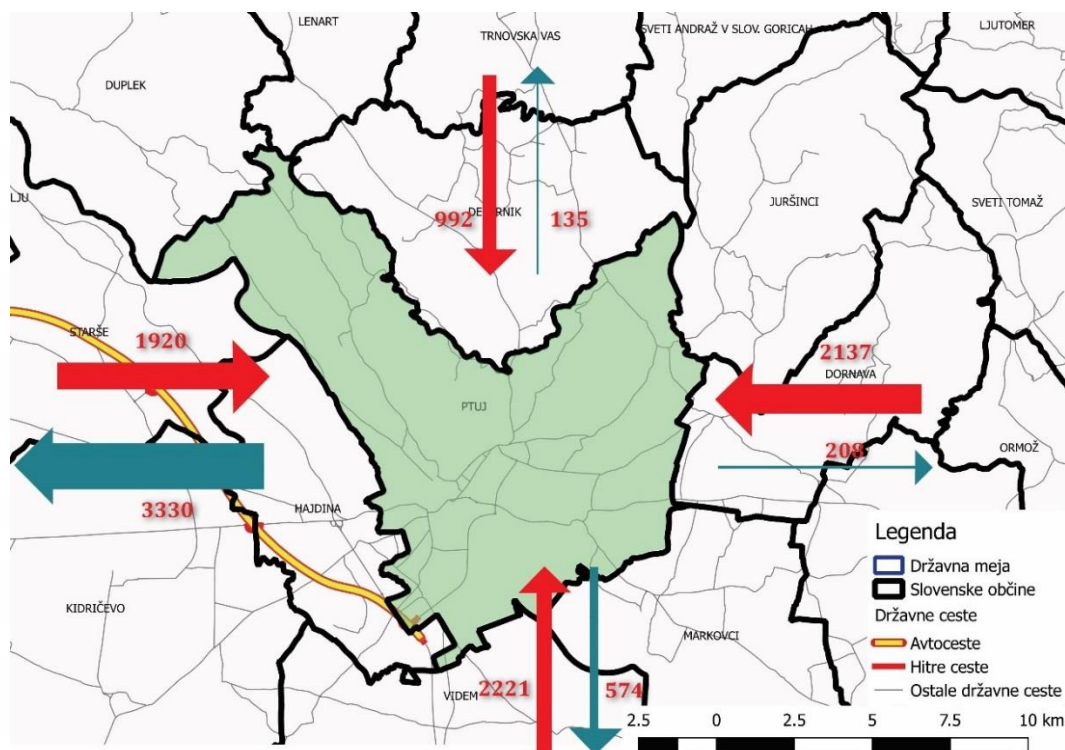
### **Delovne migracije**

Iz drugih občin prihaja na delo v Mestno občino Ptuj dobrih 12 % več delavcev, kot jih odhaja na delo v druge občine, kar je iz gospodarskega vidika pozitivno in le potrjuje središčni položaj Ptuja z vidika partnerskih občin in v Spodnjem Podravju nasploh. To se odraža tudi v večjem številu potovanj z osebnim avtomobilom in večjih parkirnih potrebah v mestu in neposredni okolici.



**Slika 3: Obseg dnevnik migrantov v/s Ptuja glede na druge občine v letu 2015**  
Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj

Dnevna potovanja so tako najizrazitejša v/iz zahodne smeri, nakar sledijo še vzhodna smer ter južna in severna smer. Izrazitejše migracije v regijsko središče so razvidne prav iz vzhodne in južne smeri, kjer so locirane partnerske občine tega projekta – občine Markovci, Gorišnica in Cirkulane.



Slika 4: Obseg dnevnih migrantov glede na druge občine in smer poteka prometa v letu 2015

Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj

Določen potencial za zmanjšanje avtomobilskega prometa in predvsem parkirnega pritiska v središču mesta predstavlja uvedba dodatnih parkirišč P + R, konkretno »Parkiraj in se pelji« ter »Parkiraj in pojdi s kolesom«, ki so nekoliko odmaknjena od mesta ter delovnim migrantom iz okoliških občin omogočajo parkiranje vozila in nadaljevanje poti v mesto z avtobusom ali s kolesom. Vsekakor bi ta alternativa postala konkurenčna le v primeru v celoti plačljivega parkiranja v središču mesta.

### Prometna varnost

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

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

### Izzivi CPS na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi, s katerimi se bo v prihodnje treba soočiti. Skupna



dolžina kolesarskih povezav na tem območju je premajhna, tiste povezave, ki obstajajo, pa med sabo niso povezane. Poleg tega so te do kolesarjev pogosto neprijazne, dotrajane in na posameznih mestih celo nevarne. Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z odmaknjenimi naselji in četrtimi skupnostmi.

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

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

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj obravnava kolesarski promet v sklopu stebra **Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja.**

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

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

**Generalni skupni cilj** na področju kolesarskega prometa je naslednji:

**- povečanje deleža potovanj s kolesom za vse namene potovanja na 20 % do konca leta 2021**

o **KAZALNIK:** delež potovanj s kolesom za vse namene potovanja

(izhodišča vrednost: 7 % v letu 2016 (vir: Anketa za splošno javnost, CPS 2016))

CPS MO Ptuj predvideva pet sklopov ukrepov, ki so časovno in finančno podrobneje opredeljeni v Akcijskem načrtu CPS MO Ptuj:

1. Dograditev kolesarskega omrežja
2. Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture
3. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles
4. Izboljšave uredjenosti in označitve kolesarskih površin ter promocija kolesarjenja
5. Odprava subjektivnih in institucionalnih razlogov, ki ljudi odvrtaajo od kolesarjenja

Projekt bo prispeval k realizaciji ciljev strateškega stebra ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, OPTIMALNEGA IZKORIŠČANJA POTENCIALOV KOLESARJENJA in bo prispeval k zadostitvi strateških ciljev Celostne prometne strategije in sicer specifično h kazalnikom delež potovanj s kolesom, obremenjenost prebivalcev s hrupom, ki ga povzroča promet, število preseganj mejnih dnevni vrednosti delcev PM 10. Povečanje kolesarskega prometa bo tudi zmanjšalo potrebo po avtomobilskemu prometu, kar bo vodilo k sproščanju mestnega jedra, zmanjšanju potrebe po parkiriščih starega mestnega jedra in bolj tekočemu prometu, posebej v prometnih konicah. Projekt Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti je skladen s pravnimi in programskimi podlagami povabila razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije – drugo povabilo.

### ***2.3 Temeljni razlog za investicijsko namero***

Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v sodelujočih občinah projekta niso dobre. Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje (predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest), a še vedno ostaja nekaj osnovnih kategorij problemov:

- **Kolesarska infrastruktura, ki bi povezovala naselja in sosednje občine z mestnim središčem med seboj** (sploh) ne obstaja;
- **Kolesarska infrastruktura med sabo ni povezana** (sklenjena);
- **Uporabna vrednost obstoječe infrastrukture je pogosto slaba** (nezadostne dimenzije, ovire, poškodovana vozna površina, prometno varnostna tveganja, neustrezna signalizacija).  
Največje pomanjkljivosti obstoječe že izgrajene kolesarske infrastrukture so primerljive s pomanjkljivostmi v številnih drugih mestih in občinah po Sloveniji:
- **Dotrajana vozna površina;**
- **Neustrezne klančine**, ki je bodisi preozka, prestrma ali pa z nevarnimi robniki;
- **Ozka vozna površina**, ki še posebej pride do izraza kadar so v neposredni bližini kolesarske površine ovire ali objekti;
- **Nepovezan potek kolesarske površine**, kar se najpogosteje dogaja v križiščih, kjer so kolesarji vodeni skupaj s pešci;
- **Posredno vodenje skozi križišča**, kar poveča možnosti za nesreče, ker vozniki motornih vozil prej spregledajo kolesarje;
- **Ovirajoč objekt na vozni površini**, ki je lahko v obliki prometnega znaka, ulične razsvetljave, urbane opreme ali parkiranih vozil;
- **Konflikt s pešci**, ki pridejo še posebej do izraza, kadar so klančine na prehodih za pešce preozko spuščene ali kadar je kolesarska steza postavljena na ozek pločnik ali znotraj območja za pešce.

V razvitem svetu postaja kolo ponovno vse bolj pomembno prevozno sredstvo in vse več ljudi ga uporablja redno. Kolesarjenje združuje obliko vadbe in prijazen način potovanja v službo po opravkih ali način preživljanja prostega časa, saj je eno najbolj zdravih početij na prostem, primerno za vse aktivno prebivalstvo. Zraven pozitivnih učinkov za kolesarje pa uporaba kolesa pomeni tudi korist za okolje, saj se tako zmanjšuje izpust škodljivih snovi v zrak in tako tudi onesnaženost mestnih in

okoliških središč, hkrati pa pomeni finančno manjši strošek od drugih oblik prevoza, ter manjšanje prometnih zamaškov ter še vrsto drugih pozitivnih učinkov.

Z izgradnjo kolesarskih povezav bi kolesarjenje postalo zraven zdravega, ekološko prijaznejšega in finančno ugodnejšega tudi varno početje. Kolesarji so namreč poleg pešcev najbolj ranljivi udeleženci v prometu, za razliko od pešcev pa so kolesarjem namenjene površine v pomanjkanju. Z gradnjo regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, bi pripomogli k varnosti kolesarjev kot udeležencev v prometu. Iz podatkov statističnega urada je razvidno, da število občanov, ki delajo izven občine svojega prebivališča, daleč presega število občanov, ki delajo v občini prebivališča – največ jih dnevno migrira v regionalno središče. Dnevno iz zaledij v regionalno središče migrira tudi srednješolska populacija, pa tudi osnovnošolska populacija, ki se šola v ptujskih osnovnih šolah, vključno z glasbeno šolo in šolo s prilagojenim programom. Poleg navedenih institucij, so pogost razlog za dnevne migracije celotnega prebivalstva na območju teh občin tudi druge zasebne in javne institucije v regionalnem središču, kot so: knjižnica, gledališče, upravna enota, finančni urad, geodetska uprava, sodišče, bolnišnica, zavod za zaposlovanje, zavod za zdravstveno zavarovanje, zavod za pokojninsko in invalidsko zavarovanje in številni drugi javni uradi, zavodi. Za delovne migrante in srednješolsko populacijo je najbolj prioriteta navezava izgradnje kolesarske povezave s Ptujem. Dolžina povezave je primerna za dnevno migracijo s kolesom in bo tako omogočala lažje migracijske pogoje za dnevna potovanja v občini, ta pa vključujejo vsa potovanja občanov na delo in izobraževanje, ter prav tako povezovanja turistično-poslovnih stikov.

**Tabela 3: Delovno aktivno prebivalstvo in srednješolska mladina, ki dnevno migrira iz zalednih naselij v regionalno središče na Ptuj za leto 2018**

občina	A) delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], ki ima delovno mesto na Ptuj	B) št. prebivalcev v starosti od do (srednješolska mladina)	št. prebivalcev A) + B) *	skupno št. prebivalcev občine
Ptuj	4897	1.171	6.068	23.214
Markovci	571	199	770	4.005
Gorišnica	536	285	821	4.054
Cirkulane	336	117	453	2.348
<b>Skupaj</b>	<b>6340</b>	<b>1.772</b>	<b>8.112</b>	<b>33.621</b>

\*število dnevni migrantov gre prišteti še del osnovnošolske populacije, ki obiskuje šole na Ptuj, glasbeno šolo, šolo s prilagojenim programom, knjižnico in druge regionalne institucije na Ptuj, kakor tudi ostali del populacije, ki pogosto migrira v regijsko središče zaradi tamkajšnjih javnih in zasebnih regionalnih institucij.

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

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

V finančni perspektivi 2014-2020 je regijam namenjen mehanizem Dogovor za razvoj regij. Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo je na podlagi prvega odstavka 2. člena Uredbe o izvajanju ukrepov endogene politike (Uradni list RS, 16/13 in 78/15; v nadaljevanju uredba) dne 13.11.2017 izdalo povabilo Razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo. Mestna občina Ptuj je po objavi 2. povabila Dogovora za razvoj regij v mesecu januarju 2018 pristopila k pripravi Dokumenta identifikacije investicijske projekta **Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj**. Navedeni DIIP obravnava več odsekov povezav, ki se lahko nadaljujejo v sosednje občine. Občine, ki sodelujejo pri projektu **Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti** so izkazale interes po sodelovanju z Mestno občino Ptuj za vzpostavitev trase, ki v predhodnem projektu ni bila zajeta in vključuje pomembno traso poti od regionalnega središča Ptuja vse do obmejnega lokalnega središča Cirkulane. Dne 19. 4. 2019 je ministrstvo izdalo spremembe drugega povabila Razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije, na podlagi katerega je Mestna občina Ptuj skupaj z Občino Markovci, Občino Gorišnica in Občino Cirkulane pristopila k pripravi Dokumenta identifikacije investicijske projekta **Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti**.

Mestna občina Ptuj, kot edina, ki izpolnjuje pogoje za prijavo, je pričela s koordinacijo in usklajevanjem za pripravo skupnega projekta z naslovom »**Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti**«. Predložen DIIP bodo sprejeli vsi občinski sveti sodelujočih občin na projektu.

Na podlagi te spremembe povabila pripravijo regionalne razvojne agencije osnutke dopoljenih dogovorov, ki vključujejo za regijo najbolj pomembne regijske, medregijske in/ali sektorske projekte, ki bodo omogočili izkoriščanje najpomembnejših razvojnih potencialov in prednosti regije, odpravljali ključne razvojne ovire regije in uresničevali regijske razvojne specializacije.

V osnutke dopoljenih dogovorov so v skladu s spremembo povabila lahko uvrščeni sledeči projekti, ki se sofinancirajo iz sredstev OP EKP 2014 – 2020 v prednostnih naložbah OP EKP 2014 – 2020:

- Prednostna naložba 3.1 Spodbujanje podjetništva,
- **Prednostna naložba 4.4 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti,**

- Prednostna naložba 5.1 Podpora naložbam za prilagajanje podnebnim spremembam,
- Prednostna naložba 6.1 Vlaganje v vodni sektor,
- Prednostna naložba 6.2 Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti,
- Prednostna naložba 7.2 Izboljšanje regionalne mobilnosti.

Za uvrščanje novih projektnih predlogov v dogovor po objavi spremembe Drugega povabila št. 3 so bili določeni še dodatni pogoji:

- Projekt ima izdelano projektno dokumentacijo na ravni PZI oz. že podpisano pogodbo za izdelavo le te z rokom izdelave največ 31.1.2020
- Projekt ima delež upravičenih stroškov najmanj 80%
- V kolikor projekt poteka ob državni cesti ali predstavlja odsek državnega kolesarskega omrežja po Pravilniku o kolesarskih povezavah, mora upravičenec k vlogi za predlog projekta predložiti pisno soglasje DRSI, da podpira uvrstitev projekta v Dogovor.

#### **Upravičeni nameni za prijavo v okviru prednostne naložbe 4.4:**

Na podlagi sklepa Vlade RS št. 30301-5/2017/4 z dne 1. 6. 2017 se bo v okviru prednostne naložbe 4.4 **Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti** sofinancirala **gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti**.

Financirane bodo kolesarske povezave, ki:

– se navezujejo na cilje celostne prometne strategije (v nadaljnjem besedilu: CPS) občine oz. vsaj ene od občin, če bo kolesarska povezava potekala prek več občin. CPS mora biti sprejeta do oddaje Vloge za odločitev o podpori v okviru neposredne potrditve operacije. Začetek regionalne kolesarske povezave mora biti v mestnem naselju občine s sprejeto CPS, katere akcijski načrt vključuje kolesarsko povezavo za dnevno mobilnost. Kolesarska povezava mora zagotavljati zvezno povezavo iz središčnega mestnega naselja. Kolesarska povezava lahko v delu poteka tudi po cestah, na katerih PLDP ni preko 2500 vozil na dan in je hitrost omejena na največ 70 km/h, vendar ti odseki ne smejo predstavljati več kot dve tretjini dolžine povezave. Najmanj ena tretjina povezave poteka po ločeni kolesarski povezavi (pot, pas ali steza). Na kritičnih odsekih kolesarske povezave, ki potekajo po cestah, morajo biti zagotovljeni ustrezni fizični ukrepi umirjanja prometa. Kritične odseke na kolesarski povezavi in predloge umirjanja prometa določi licencirani presojevalec varnosti cest.

Začetek regionalne kolesarske povezave mora biti v kraju, ki je pomemben z vidika regije ali lokalnega območja za dnevne migracije (zaposlitveno središče, izobraževalne ustanove). Zaledje pomeni obvezno stalno poselitev (zaledna naselja), iz katere so obstoječe dnevne migracije v središča regionalnega oz. lokalnega pomena.

– izkazujejo dolžine povezav, ki so primerne za dnevno migracijo s kolesom (do 20 km iz središčnega mestnega naselja)

- povezujejo središče regionalnega prometa z zaledjem (cilj v območju mestnega naselja s sprejeto CPS)

***Regionalna kolesarska povezava v tem povabilu pomeni gradnjo regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti ne glede na kategorizacijo. Takšna povezava mora zagotavljati dnevno mobilnost kolesarjev.***

Za regionalne kolesarske povezave, ki potekajo znotraj mestnih naselij, se smiselno uporabljajo smernice Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, avgust 2017.

### **Višina sofinanciranja**

Pri prednostni naložbi 4.4. Multimodalna mobilnost se lahko iz sredstev kohezijske politike sofinancira najmanj 80% upravičenih stroškov projekta. Neupravičene stroške (DDV) krije upravičenec sam. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

## 3.2 *Predmet investicije*

Predmet in namen projekta je izgradnja regionalne kolesarske povezave v Mestni občini Ptuj, Občini Markovci, Občini Gorišnica in Občini Cirkulane za zagotavljanje dnevne mobilnosti med Ptujem kot regijskim središčem z izobraževalnimi, upravnimi, storitvenimi dejavnostmi, z zalednimi gravitacijskimi naselji in sosednjimi občinami. Smiselna, varna in udobna kolesarska povezava bo zagotavljala zvezno povezavo središčnega mestnega naselja Ptuj s sosednjimi občinami, iz katerih potekajo dnevne migracije v središče regionalnega pomena. Kolesarska povezava se navezuje na cilje Celostne prometne strategije Mestne občin Ptuj, ki je bila sprejeta v letu 2017. Kolesarska povezava vključuje območje 4-ih občin v Spodnjem Podravju (Mestna občina Ptuj, Občina Markovci, Občina Gorišnica in Občina Cirkulane). Začetek kolesarske povezave je v naselju Ptuj, ki je mestno naselje Mestne občine Ptuj. V celotni operaciji se skupaj predvidena vzpostavitev 15,58 km kolesarskih povezav, na novo vzpostavljenih v okviru projekta bo 5,35 km.

Mestna občina Ptuj kot nosilka operacije namerava z gradnjo te regionalne kolesarske povezave vzpostaviti povezanost ključne generatorje dnevnih potovanj iz zalednih naselij in občin v regijsko središče Ptuj za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v teh občinah. Z ureditvijo te regijske kolesarske povezave želimo:

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

Z ureditvijo primerne infrastrukture za trajnostno mobilnost bomo zagotovili njeno uporabnost in možnost izbire trajnostnih oblik prevoza prebivalcev, ki dnevno gravitirajo v/iz regijsko/ega središče/a Ptuj.

Pri zasnovi kolesarske mreže, ki so predmet operacije so sodelovali načrtovalci prometne infrastrukture iz posameznih občin partneric. Upoštevana je varnost in atraktivnost povezav med ključnimi lokacijami v posamezni občini in kakovost le-teh.

### **PREDVIDENE POVEZAVE KOLESARSKIH POVEZAV:**

#### **Projekt: Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane**

Nosilec projekta: Mestna občina Ptuj

Partnerji projekta: Občina Markovci, Občina Gorišnica, Občina Cirkulane

### 3.3 Cilj investicije

Cilj projekta je vzpostaviti smiselne, varne in udobne regijske kolesarske povezave za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev Mestne občine Ptuj, Občine Markovci, Občine Gorišnica in Občine Cirkulane. Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad v navedenih občinah Spodnjega Podravja. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (JPP, kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila...) bomo znižali eksterne stroške prometa, kakor tudi delež zdravju nevarnih emisij na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost, nezanemarljiv pa je tudi dolgoročni vpliv na zdravje delovno aktivnega prebivalstva in šolajoče se mladine. Kolesarske povezave so bistvenega pomena tudi za mobilnost in varnost tistih skupin prebivalstva, ki nimajo vozniškega izpita in avtomobila, kamor sodijo starejši prebivalci in mladina - ti prav tako zelo pogosto migrirajo v regijsko središče v raznovrstne regijske javne in zasebne institucije. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, izhajajoč iz vizije razvoja prometa Mestne občine Ptuj:

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

#### **STRATEŠKA IZZIVA OZ. USMERITVE**

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

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

##### **2. Zagotavljanje ekonomske aktivnosti mesta z ukrepi:**

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



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

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

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

**Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji** je ključni dokument na področju razvoja prometa. Izvedba projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj« je tako usklajena s Strategijo razvoja prometa, sprejeto na Vladi Republike Slovenije 29. 7. 2015, saj omogoča uresničevanje vsaj naslednjih ciljev iz strategije:

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

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

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

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

Projekt je usklajen tudi z veljavno **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije iz leta 2004**, ki med cilje prostorskega razvoja Slovenije pod točko 2 Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij navaja tudi 2.3 Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo.

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

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

Prednostna os	Prednostna naložba
Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja	Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi

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

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
<b>III. Varstvo okolja in učinkovita raba naravnih virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo</b> <b>Investicijsko področje III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti</b>	Izboljšati trajnostno prometno dostopnosti regije	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč,</li> <li>• posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo,</li> <li>• izboljšati varnost v prometu.</li> </ul>

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

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
<b>II. Varstvo okolja in učinkovita raba virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo</b> <b>Investicijsko področje II.6: Razvoj prometne infrastrukture</b> <b>Investicijsko področje II.7: Razvoj javnega potniškega prometa ter</b>	Boljša prometna povezanost in dostopnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč,</li> <li>• posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo,</li> <li>• izboljšati varnost v prometu.</li> </ul>

<b>ostalnih trajnostnih oblik mobilnosti</b>		
--	--	--

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

<b>Razvojna prioriteta</b>	<b>CILJ</b>	<b>UKREP</b>
<b>Okolju prijazno mesto Področje: Trajnostna mobilnost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev kolesarskih in pešpoti po mestu in naseljih</li> <li>• Učinkovit in okolju prijazen javni promet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povezava obstoječih kolesarskih omrežij</li> <li>• Zagotovitev primerne infrastrukture za kolesarjenje</li> <li>• Postopno povečanje cone za pešce v starem mestnem jedru</li> <li>• Zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu</li> <li>• Širitev javnega mestnega potniškega prometa</li> <li>• Promocija trajnostne mobilnosti</li> </ul>

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

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj (v nadaljevanju CPS MO Ptuj) obravnava kolesarski promet v sklopu stebra **Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja**.

### Vizija CPS na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja

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

CPS MO Ptuj podaja tudi konkretne cilje, vključno s ciljnim vrednostmi in kazalniki za preveritev uspešnosti doseganja ciljev na področju kolesarskega prometa.

**Generalni skupni cilj** na področju kolesarskega prometa je naslednji:

**- povečanje deleža potovanj s kolesom za vse namene potovanj na 20 % do konca leta 2021**

o **KAZALNIK: delež potovanj s kolesom za vse namene potovanja**

(izhodišča vrednost: 7 % v letu 2016 (vir: Anketa za splošno javnost, CPS 2016))

CPS MO Ptuj predvideva pet sklopov ukrepov, ki so časovno in finančno podrobneje opredeljeni v Akcijskem načrtu CPS MO Ptuj:

1. Dograditev kolesarskega omrežja
2. Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture
3. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles
4. Izboljšave urejenosti in označitve kolesarskih površin ter promocija kolesarjenja
5. Odprava subjektivnih in institucionalnih razlogov, ki ljudi odvrtaajo od kolesarjenja

Tabela 4: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«

<b>Cilji</b>	<b>Ciljne vrednosti</b>
<b>Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2021</li> <li>• Ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, bolnico, zdravstveni dom in dom upokojencev</li> </ul>
<b>Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak</li> <li>• Preureditev obstoječih železniških podhodov tako, da bodo prijaznejši kolesarjem (izvedba klančin)</li> <li>• Odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do konca leta 2019</li> </ul>
<b>Izboljšanje pogojev za parkiranje koles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in izbranih javnih ustanovah ter ob osrednji avtobusni in železniški postaji, pri čemer je treba upoštevati tudi skiroje) do leta 2021</li> <li>• Ureditev minimalno ene varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj starega mestnega jedra do leta 2019 in še dodatne do konec leta 2021</li> <li>• Ureditev stojal za kolesa (prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah – v skladu s katalogom urbane opreme), pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj sto dodatnih stojal in kolesarnic</li> </ul>
<b>Vzpostavitev možnosti izposoje koles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzpostavitev petih dodatnih samopostrežnih postaj za izposajo koles do leta 2021 (osrednja avtobusna in železniška postaja, Šolski center Ptuj/Gimnazija Ptuj, Terme Ptuj, osrednji bivalni predel mesta, poslovno-trgovski del mesta)</li> </ul>
<b>Promocija kolesarjenja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)</li> </ul>

## **4 OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENA V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE**

### ***4.1 Varianta »brez« investicije***

Varianta »brez« investicije pomeni, da sodelujoče občine ne pristopijo k projektu Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti in črpanju sredstev EU, ki so namenjena trajnostni mobilnosti. Pomeni, da se gradnja kolesarskih povezav ne izvede in s tem ne vzpostavi varne, udobne mreže regionalnih kolesarskih povezav. Prav tako z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

### ***4.2 Varianta »z« investicijo***

Varianta »z« investicijo pomeni, da sodelujoče občine pristopijo k projektu Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti. S tem bomo razširili oziroma uredili mrežo regionalnih kolesarskih povezav in s tem ponudili domačinom in turistom možnost izbire bolj trajnostnih oblik prevozov. S tem bomo prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, prispevali k telesni aktivnosti prebivalcev in izboljšali kakovost življenja v občini in regiji. S tem bomo tudi izpolnili cilje in implementirali ukrepe, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo - Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti.

## **5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE**

### ***5.1 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije***

V sklopu projekta Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti so vključene štiri (4) občine na območju Spodnjega Podravja, ki načrtujejo ureditev kolesarskega odseka, ki bo povezal ključne generatorje dnevnih potovanj iz zalednih naselij v regijsko središče Ptuja za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v vseh navedenih občinah. V projekt so vključene občine Markovci, Gorišnica, Cirkulane in kot regijsko središče Mestna občina Ptuj.

Projekt je predviden na trasi, ki tvori regionalno kolesarsko povezavo med posameznimi občinami:

Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane

## 5.2 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave

Tabela 4: Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane

Z.št.	odsek	Dolžina [km]	Vrsta/normirana cena [€ / m1]	Ocena stroškov gradbenih del z DDV
<b>CIRKULANE</b>				
1		0,24	10	2.400,00 €
	MOST ČEZ DRAVO (ureditev kolesarske povezave je predvidena ob rekonstrukciji mostu)		Označitev souporabe voznega pasu	
2		0,37	187,5	69.375,00 €
	Od križišča R1 228/ 1291-Spuhlja – Zavrč in R3 962/ 6223-Borl - Cirkulane – Meje do križišča R1 228/ 1291-Spuhlja – Zavrč in 102081-Borl-Zavrč		Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na desni strani vozišča v smeri Cirkulan in Zavrča	
3		0,16	187,5	30.000,00 €
	Ob LC 102081-Borl-Zavrč od stacionaže 0+0 km , do 0+0,16 km		Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na desni strani vozišča v smeri stacionaže	
4		1,097	144	157.968,00 €
	Izdelana projektna dokumentacija PZI, št. projekta 23017-16-C/SZ, odcep 602791 odsek BORL-MIHELAC; TMD INVEST d.o.o.		Kolesarska pot min. širine 3,0 m	
5		1,638	187,5	307.125,00 €
	R3 962/ 6223-Borl - Cirkulane – Meje od km 0+862 do km 2+500		Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na levi strani vozišča v smeri stacionaže	
6		0,505	187,5	94.687,50 €
	R3 962/ 6223-Borl - Cirkulane – Meje od km 2+500 do km 2+905 (projektna naloga št. 37165/18/2018-DRSI)		Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na levi strani vozišča v smeri stacionaže	
7		0,984	10	9.840,00 €
	LC 456251-Leskovec-Cirkulane od km 4+926 do km5+910		Označitev souporabe voznega pasu	
8		0,356	187,5	66.750,00 €
	Izdelana projektna dokumentacija PZI, št. projekta 23017-16-C/SZ, odcep smer Pristava LC 456251-Leskovec; TMD INVEST d.o.o.		Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na levi strani vozišča v smeri stacionaže	
	LC 456251-Leskovec-Cirkulane od km 4+570 do km 4+926			
<b>SKUPAJ:</b>		<b>5,35</b>		<b>738.145,50 €</b>

GORIŠNICA				
1	Od meje z občino Markovci do mostu čez Dravo ob R1-228, odsek 1291 Spuhlja-Zavrč, od km 7+800 do km 8+160.	0,4	187,5	75.000 €
			V fazi projektiranja. Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m.	
2	MOST ČEZ DRAVO	0,1	10	1.000 €
			Označitev souporabe voznega pasu	
<b>SKUPAJ:</b>		<b>0,50</b>		<b>76.000 €</b>
MARKOVCI				
1	Steza za pešce in kolesarje ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 0+883 do km 2+290	1,4	V fazi izgradnje. Projekt je financiran s strani Občine Markovci in RS	0 €
	Steza za pešce in kolesarje, vključno s dvema krožnima križiščema ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 2+300 do 3+140	0,8	Izvedeno. Projekt je bil financiran s strani Občine Markovci in RS	
	Steza za pešce in kolesarje, ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 3+240 do 4+180	0,9	Izvedeno. Projekt je bil financiran z lastnimi sredstvi Občine Markovci	
	Steza za pešce in kolesarje, ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 4+180 do 4+780	0,6	V fazi projektiranja. Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske	
	Steza za pešce in kolesarje, ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 4+780 do 7+190	2,4	Izvedeno. Projekt je bil financiran s strani Občine Markovci in RS	
	Od naselja Stojnci do meje z občino Gorišnica ob R1-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč od km 7+190 do km 7+800«.	0,6	V fazi projektiranja. Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze do meje z Občino Gorišnica	
<b>SKUPAJ:</b>		<b>6,70</b>		<b>0 €</b>
PTUJ				
1	Od meje z občino Markovci do naselja Spuhlja ob R1, odsek 1291 Spuhlja-Zavrč, od km 0,0000 do km 2,226.	0,876	225	0 €
			Ureditev dvostranske enosmerne kolesarske steze na pločniku minimalne širine 1,5 m (x2) ali mešana površina za pešce in kolesarje širine 1,6 m.	
2	Na glavni cesti G1-2, odsek 0249 Ptuj – Spuhlja od začetne stacionaže: 2.226 m do končne stacionaže: 1.544 m	0,682	187,5	0 €



	<b>Odsek 3: Ptuj – Markovci – Gorišnica</b>		Ureditev enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na desni strani vozišča, gledano v smeri proti Ptuju.	
3	Odsek med naseljem Spuhlja in Brstje.	0,648	187,5	0 €
	<b>Odsek 3: Ptuj – Markovci – Gorišnica</b>		Ureditev enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na desni strani vozišča, gledano v smeri proti Ptuju.	
4	Odsek skozi naselje Brstje do krožnega križišča s Puhovo ulico.	0,896	225	0 €
	<b>Odsek 3: Ptuj – Markovci – Gorišnica</b>		Ureditev dvostranske enosmerne kolesarske steze na pločniku minimalne širine 1,5 m (x2).	
<b>SKUPAJ:</b>		<b>3,10</b>		<b>0 €</b>

Skupna dolžina odseka

**15,58** km

**814.145,50 €**

Skupaj nove povezave okviru projekta: 5,35 km

Mestna občina Ptuj in občina Markovci bosta izvedli odseka kolesarske povezave predvidena v projektu z lastnimi sredstvi oziroma sredstvi proračuna Republike Slovenije.

- Mestna občina Ptuj v okviru Sporazuma o sofinanciranju ureditve površin za pešce in kolesarje ter ureditve opornega zidu ob regionalni cesti R1-228/1291 Spuhlja–Zavrč v naselju Spuhlja (podpis sporazuma je v teku)
- Občina Markovci v okviru Sporazuma o sofinanciranju izgradnje steze pa pešce in kolesarje ob državni cesti R1-228, odsek 1291 Spuhlja-Zavrč, od km 0+883 do km 2+290, DRSI št: 2431-17-001221/0 (sporazum podpisan)
- Občina Markovci: Steza za pešce in kolesarje, ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 4+180 do 4+780 – lastna sredstva, projektiranje v teku
- Od naselja Stojnci do meje z občino Gorišnica ob R1-228, odsek 1291 Spuhlja – Zavrč od km 7+190 do km 7+800 – lastna sredstva, projektiranje v teku

## 6 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Predvideno trajanje projekta je daljše 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 v stalnih in tekočih cenah.

Pri preračunu investicijskih vrednosti po tekočih cenah smo upoštevali napovedi Urada za makroekonomske analize in razvoj (UMAR), ki v svoji pomladanski napovedi gospodarskih gibanj 2019 za leto 2020 napoveduje 1,9 porast cen, kakršno upoštevamo tudi v letih 2021 in 2022.

### 6.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah

Tabela 5: Vrednost investicije v stalnih cenah za celoten projekt

VRSTE STROŠKOV	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	6.000,00 €	1.320,00 €	7.320,00 €
Projektna dokumentacija	105.370,00 €	23.181,40 €	128.551,40 €
Odkupi zemljišč	39.800,00 €	8.756,00 €	48.556,00 €
Gradbena dela na odseku	667.332,37 €	146.813,12 €	814.145,49 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>818.502,37 €</b>	<b>180.070,52 €</b>	<b>998.572,89 €</b>
<b>DDV</b>	<b>180.070,52 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>998.572,89 €</b>		

Tabela 6: Vrednost investicije v stalnih cenah za Občino Cirkulane

VRSTE STROŠKOV	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	3.000,00 €	660,00 €	3.660,00 €
Projektna dokumentacija	90.000,00 €	19.800,00 €	109.800,00 €
Odkupi zemljišč	27.000,00 €	5.940,00 €	32.940,00 €
Gradbena dela na odseku	605.037,29 €	133.108,20 €	738.145,49 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>725.037,29 €</b>	<b>159.508,20 €</b>	<b>884.545,49 €</b>
<b>DDV</b>	<b>159.508,20 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>884.545,49 €</b>		

Tabela 7: Vrednost investicije v stalnih cenah za Občino Gorišnica

<b>VRSTE STROŠKOV</b>	<b>VREDNOST brez DDV</b>	<b>DDV</b>	<b>SKUPAJ</b>
Investicijska dokumentacija	3.000,00 €	660,00 €	3.660,00 €
Projektna dokumentacija	15.370,00 €	3.381,40 €	18.751,40 €
Odkupi zemljišč	12.800,00 €	2.816,00 €	15.616,00 €
Gradbena dela na odseku	62.295,08 €	13.704,92 €	76.000,00 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>93.465,08 €</b>	20.562,32 €	114.027,40 €
<b>DDV</b>	<b>20.562,32 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>114.027,40 €</b>		

## 6.2 Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po tekočih cenah

Tabela 8: Vrednost investicije v tekočih cenah za celoten projekt

<b>VRSTE STROŠKOV</b>	<b>VREDNOST brez DDV</b>	<b>DDV</b>	<b>SKUPAJ</b>
Investicijska dokumentacija	6.114,00 €	1.345,08 €	7.459,08 €
Projektna dokumentacija	106.510,00 €	23.432,20 €	129.942,20 €
Odkupi zemljišč	40.804,02 €	8.976,88 €	49.780,91 €
Gradbena dela na odseku	694.992,86 €	152.898,43 €	847.891,28 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>848.420,88 €</b>	<b>186.652,59 €</b>	<b>1.035.073,47 €</b>
<b>DDV</b>	<b>186.652,59 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.035.073,47 €</b>		

V skladu s spremembo drugega povabila za dopolnitev dogovora za razvoj regij je davek na dodano vrednost neupravičen strošek.

Tabela 9: Vrednost investicije v tekočih cenah za Občino Cirkulane

VRSTE STROŠKOV	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	3.057,00 €	672,54 €	3.729,54 €
Projektna dokumentacija	91.140,00 €	20.050,80 €	111.190,80 €
Odkupi zemljišč	27.513,00 €	6.052,86 €	33.565,86 €
Gradbena dela na odseku	630.308,07 €	138.667,78 €	768.975,85 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>752.018,07 €</b>	<b>165.443,98 €</b>	<b>917.462,05 €</b>
<b>DDV</b>	<b>165.443,98 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>917.462,05 €</b>		

Tabela 10: Vrednost investicije v tekočih cenah za občino Gorišnica

VRSTE STROŠKOV	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	3.057,00 €	672,54 €	3.729,54 €
Projektna dokumentacija	15.370,00 €	3.381,40 €	18.751,40 €
Odkupi zemljišč	13.291,02 €	2.924,02 €	16.215,05 €
Gradbena dela na odseku	64.684,78 €	14.230,65 €	78.915,44 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>96.402,80 €</b>	<b>21.208,62 €</b>	<b>117.611,42 €</b>
<b>DDV</b>	<b>21.208,62 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>117.611,42 €</b>		

Mestna občina Ptuj in občina Markovci bosta izvedli odseka kolesarske povezave predvidena v projektu z lastnimi sredstvi oziroma sredstvi proračuna Republike Slovenije.

- Mestna občina Ptuj v okviru Sporazuma o sofinanciranju ureditve površin za pešce in kolesarje in ureditve opornega zidu ob regionalni cesti R1-228/1291 Spuhlja–Zavrč v naselju Spuhlja (podpis sporazuma je v teku)
- Občina Markovci v okviru Sporazuma o sofinanciranju izgradnje steze pa pešce in kolesarje ob državni cesti R1-228, odsek 1291 Spuhlja-Zavrč, od km 0+883 do km 2+290, DRSI št: 2431-17-001221/0 (sporazum podpisan)
- Občina Markovci: Steza za pešce in kolesarje, ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 4+180 do 4+780 – lastna sredstva, projektiranje v teku
- Od naselja Stojnci do meje z občino Gorišnica ob R1-228, odsek 1291 Spuhlja – Zavrč od km 7+190 do km 7+800 – lastna sredstva, projektiranje v teku

### **6.3 Navedba osnove za oceno vrednosti**

Podlaga za oceno investicijske vrednosti za projekt Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti je bila za Mestno občino Ptuj izdelana projektna naloga »Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj«, ki jo je pripravila Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru kot izhodišče za pripravo projektov, ki jih bo Mestna občina Ptuj prijavljala za sofinanciranje evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti. Ostale sodelujoče občine so ocene stroškov podale na podlagi IDZ, pridobljenih ponudb in ocen primerljivih projektov za ureditev kolesarskih povezav na območju svoje občine.

Navedeni stroški so zgolj aproksimativni in lahko variirajo glede na zahtevnost posameznega projekta. V navedene zneske so vključeni odkupi zemljišč in stroški morebitnih predstavitev komunalnih vodov ipd.

Za regionalne kolesarske povezave, ki potekajo znotraj mestnih naselij, se smiselno uporabljajo smernice Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, avgust 2017.

Pri pripravi nadaljnje investicijske dokumentacije pričakujemo odmike od ocenjenih vrednosti investicije v dokumentu identifikacije investicijskega projekta.

## 7 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

### 7.1 *Predhodna idejna rešitev ali študija*

Mestna občina Ptuj je predhodno pridobila projektno nalogo:

- **Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj**, september 2017, ki jo je izdelala Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Center za tehnologijo in organizacijo, Smetanova ulica 17, 2000 Maribor (št. pogodbe/naročilnice 2017/000118 z dne 13.2.2017).
- Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev IDZ REKONSTRUKCIJA, oktober 2018, ki jo je izdelala Appia d.o.o., Leskoškova cesta 9e, 1000 Ljubljana za Direkcijo RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana.
- Predviden SOF za izgradnjo površine za pešce in kolesarje v Spuhlji na R1/228, odsek 1291 Spuhlja-Zavrč v delu od km 0+170 do km 0+680 ter podporni zidovi, ki bodo omogočili izvedbo. Okvirne stacionaže podpornih zidov so med 0+190 in km 0+280, med 0+345 in km 0+450 ter med 0+550 in km 0+570

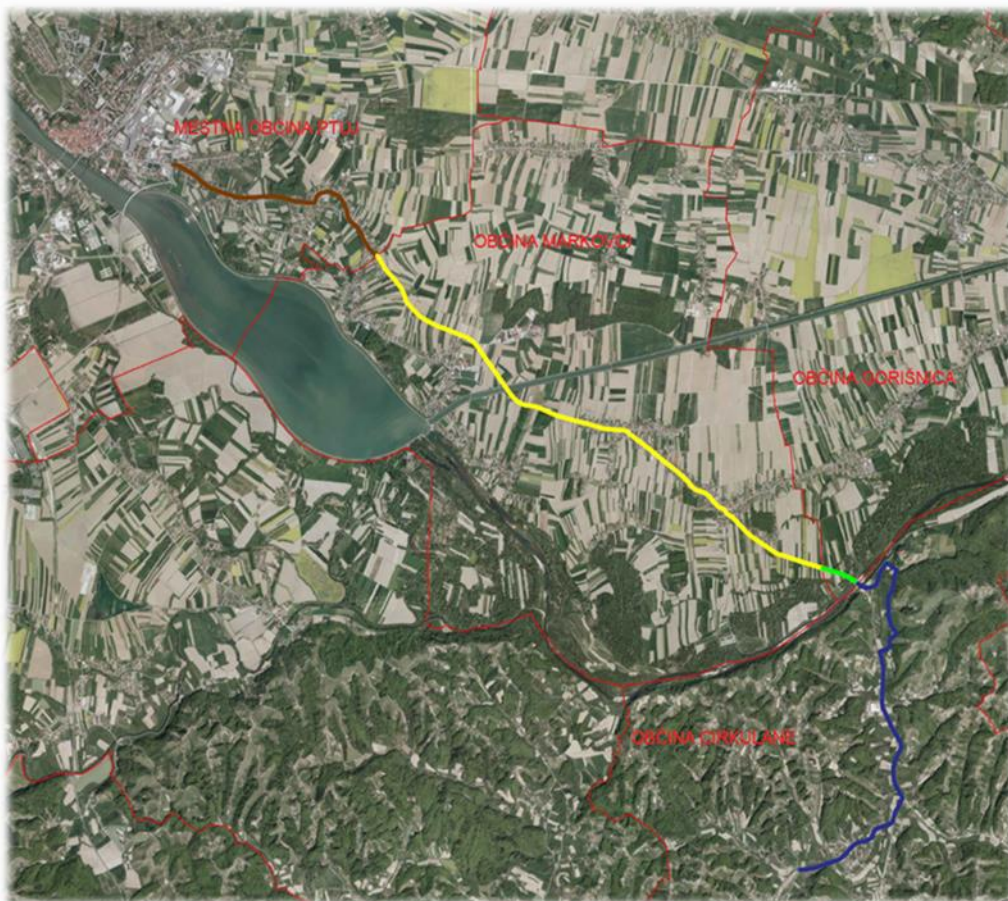
Ostale občine:

- **Načrti kolesarskega omrežja v posameznih občinah s predvidenimi ocenami stroškov**

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

## 7.2 Opis in grafični prikaz lokacije

Območje kolesarske povezave za izvedbo projekta Gradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica – Cirkulane za zagotavljanje trajnostne mobilnosti je prikazano na spodnji sliki.



Slika 5: Prikaz območja izvajanja projekta in potek kolesarske povezave na območju posamezne občine

### 7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Tabela 11: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih za celoten projekt

VRSTE STROŠKOV	2019	2020	2021	2022	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	0,00 €	6.000,00 €	0,00 €	0,00 €	6.000,00 €	1.320,00 €	7.320,00 €
Projektna dokumentacija	45.370,00 €	60.000,00 €	0,00 €	0,00 €	105.370,00 €	23.181,40 €	128.551,40 €
Odkupi zemljišč	0,00 €	27.000,00 €	12.800,00 €	0,00 €	39.800,00 €	8.756,00 €	48.556,00 €
Gradbena dela na odseku	0,00 €	0,00 €	562.868,85 €	104.463,52 €	667.332,37 €	146.813,12 €	814.145,49 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>45.370,00 €</b>	<b>93.000,00 €</b>	<b>575.668,85 €</b>	<b>104.463,52 €</b>	<b>818.502,37 €</b>	<b>180.070,52 €</b>	<b>998.572,89 €</b>
<b>DDV</b>	<b>9.981,40 €</b>	<b>20.460,00 €</b>	<b>126.647,15 €</b>	<b>22.981,97 €</b>	<b>180.070,52 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>55.351,40 €</b>	<b>113.460,00 €</b>	<b>702.316,00 €</b>	<b>127.445,49 €</b>	<b>998.572,89 €</b>		

Tabela 12: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih za celoten projekt

VRSTE STROŠKOV	2019	2020	2021	2022	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	0,00 €	6.114,00 €	0,00 €	0,00 €	6.114,00 €	1.345,08 €	7.459,08 €
Projektna dokumentacija	45.370,00 €	61.140,00 €	0,00 €	0,00 €	106.510,00 €	23.432,20 €	129.942,20 €
Odkupi zemljišč	0,00 €	27.513,00 €	13.291,02 €	0,00 €	40.804,02 €	8.976,88 €	49.780,91 €
Gradbena dela na odseku	0,00 €	0,00 €	584.461,06 €	110.531,79 €	694.992,86 €	152.898,43 €	847.891,28 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>45.370,00 €</b>	<b>94.767,00 €</b>	<b>597.752,08 €</b>	<b>110.531,79 €</b>	<b>848.420,88 €</b>	<b>186.652,59 €</b>	<b>1.035.073,47 €</b>
<b>DDV</b>	<b>9.981,40 €</b>	<b>20.848,74 €</b>	<b>131.505,46 €</b>	<b>24.316,99 €</b>	<b>186.652,59 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>55.351,40 €</b>	<b>115.615,74 €</b>	<b>729.257,54 €</b>	<b>134.848,79 €</b>	<b>1.035.073,47 €</b>		



Tabela 13: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih za občino Cirkulane

VRSTE STROŠKOV	2019	2020	2021	2022	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	0,00 €	3.000,00 €	0,00 €	0,00 €	3.000,00 €	660,00 €	3.660,00 €
Projektna dokumentacija	30.000,00 €	60.000,00 €	0,00 €	0,00 €	90.000,00 €	19.800,00 €	109.800,00 €
Odkupi zemljišč	0,00 €	27.000,00 €	0,00 €	0,00 €	27.000,00 €	5.940,00 €	32.940,00 €
Gradbena dela na odseku	0,00 €	0,00 €	500.573,77 €	104.463,52 €	605.037,29 €	133.108,20 €	738.145,49 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>30.000,00 €</b>	<b>90.000,00 €</b>	<b>500.573,77 €</b>	<b>104.463,52 €</b>	<b>725.037,29 €</b>	<b>159.508,20 €</b>	<b>884.545,49 €</b>
<b>DDV</b>	<b>6.600,00 €</b>	<b>19.800,00 €</b>	<b>110.126,23 €</b>	<b>22.981,97 €</b>	<b>159.508,20 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>36.600,00 €</b>	<b>109.800,00 €</b>	<b>610.700,00 €</b>	<b>127.445,49 €</b>	<b>884.545,49 €</b>		

Tabela 14: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih za občino Cirkulane

VRSTE STROŠKOV	2019	2020	2021	2022	VREDNOST brez DDV	DDV	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija	0,00 €	3.057,00 €	0,00 €	0,00 €	3.057,00 €	672,54 €	3.729,54 €
Projektna dokumentacija	30.000,00 €	61.140,00 €	0,00 €	0,00 €	91.140,00 €	20.050,80 €	111.190,80 €
Odkupi zemljišč	0,00 €	27.513,00 €	0,00 €	0,00 €	27.513,00 €	6.052,86 €	33.565,86 €
Gradbena dela na odseku	0,00 €	0,00 €	519.776,28 €	110.531,79 €	630.308,07 €	138.667,78 €	768.975,85 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>30.000,00 €</b>	<b>91.710,00 €</b>	<b>519.776,28 €</b>	<b>110.531,79 €</b>	<b>752.018,07 €</b>	<b>165.443,98 €</b>	<b>917.462,05 €</b>
<b>DDV</b>	<b>6.600,00 €</b>	<b>20.176,20 €</b>	<b>114.350,78 €</b>	<b>24.316,99 €</b>	<b>165.443,98 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>36.600,00 €</b>	<b>111.886,20 €</b>	<b>634.127,06 €</b>	<b>134.848,79 €</b>	<b>917.462,05 €</b>		

**Tabela 15: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih za občino Gorišnica**

<b>VRSTE STROŠKOV</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>VREDNOST brez DDV</b>	<b>DDV</b>	<b>SKUPAJ</b>
Investicijska dokumentacija	0,00 €	3.000,00 €	0,00 €	0,00 €	3.000,00 €	660,00 €	3.660,00 €
Projektna dokumentacija	15.370,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	15.370,00 €	3.381,40 €	18.751,40 €
Odkupi zemljišč	0,00 €	0,00 €	12.800,00 €	0,00 €	12.800,00 €	2.816,00 €	15.616,00 €
Gradbena dela na odseku	0,00 €	0,00 €	62.295,08 €	0,00 €	62.295,08 €	13.704,92 €	76.000,00 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>15.370,00 €</b>	<b>3.000,00 €</b>	<b>75.095,08 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>93.465,08 €</b>	<b>20.562,32 €</b>	<b>114.027,40 €</b>
<b>DDV</b>	<b>3.381,40 €</b>	<b>660,00 €</b>	<b>16.520,92 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>20.562,32 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>18.751,40 €</b>	<b>3.660,00 €</b>	<b>91.616,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>114.027,40 €</b>		

**Tabela 16: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih za občino Gorišnica**

<b>VRSTE STROŠKOV</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>VREDNOST brez DDV</b>	<b>DDV</b>	<b>SKUPAJ</b>
Investicijska dokumentacija	0,00 €	3.057,00 €	0,00 €	0,00 €	3.057,00 €	672,54 €	3.729,54 €
Projektna dokumentacija	15.370,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	15.370,00 €	3.381,40 €	18.751,40 €
Odkupi zemljišč	0,00 €	0,00 €	13.291,02 €	0,00 €	13.291,02 €	2.924,02 €	16.215,05 €
Gradbena dela na odseku	0,00 €	0,00 €	64.684,78 €	0,00 €	64.684,78 €	14.230,65 €	78.915,44 €
<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>15.370,00 €</b>	<b>3.057,00 €</b>	<b>77.975,80 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>96.402,80 €</b>	<b>21.208,62 €</b>	<b>117.611,42 €</b>
<b>DDV</b>	<b>3.381,40 €</b>	<b>672,54 €</b>	<b>17.154,68 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>21.208,62 €</b>		
<b>SKUPAJ</b>	<b>18.751,40 €</b>	<b>3.729,54 €</b>	<b>95.130,48 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>117.611,42 €</b>		

Mestna občina Ptuj in občina Markovci bosta izvedli odseka kolesarske povezave predvidena v projektu z lastnimi sredstvi oziroma sredstvi proračuna Republike Slovenije.

- Mestna občina Ptuj v okviru Sporazuma o sofinanciranju ureditve površin za pešce in kolesarje in ureditve opornega zidu ob regionalni cesti R1-228/1291 Spuhlja–Zavrč v naselju Spuhlja (podpis sporazuma je v teku)
- Občina Markovci v okviru Sporazuma o sofinanciranju izgradnje steze pa pešce in kolesarje ob državni cesti R1-228, odsek 1291 Spuhlja-Zavrč, od km 0+883 do km 2+290, DRSI št: 2431-17-001221/0 (sporazum podpisan)
- Občina Markovci: Steza za pešce in kolesarje, ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 4+180 do 4+780 – lastna sredstva, projektiranje v teku
- Od naselja Stojnci do meje z občino Gorišnica ob R1-228, odsek 1291 Spuhlja – Zavrč od km 7+190 do km 7+800 – lastna sredstva, projektiranje v teku

## **7.4 Varstvo okolja**

Predmetna investicija je namenjena varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Neposredne koristi gradnje regionalnih kolesarskih povezav, namenjenih dnevni mobilnosti, se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja s strani osebnih avtomobilov. Obseg prevoženih kilometrov z njimi se bo v urbanem središču zmanjšal in hkrati povečal delež aktivne mobilnosti med naselji v občini in na nivoju regije.

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

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

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

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

## **7.5 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov**

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

## **7.6 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo**

Za izvedbo investicije ni predvidene posebne organizacije. Sodelujoče občine v projektu so s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilci posameznih odsekov povezav, v katerih sodelujejo.

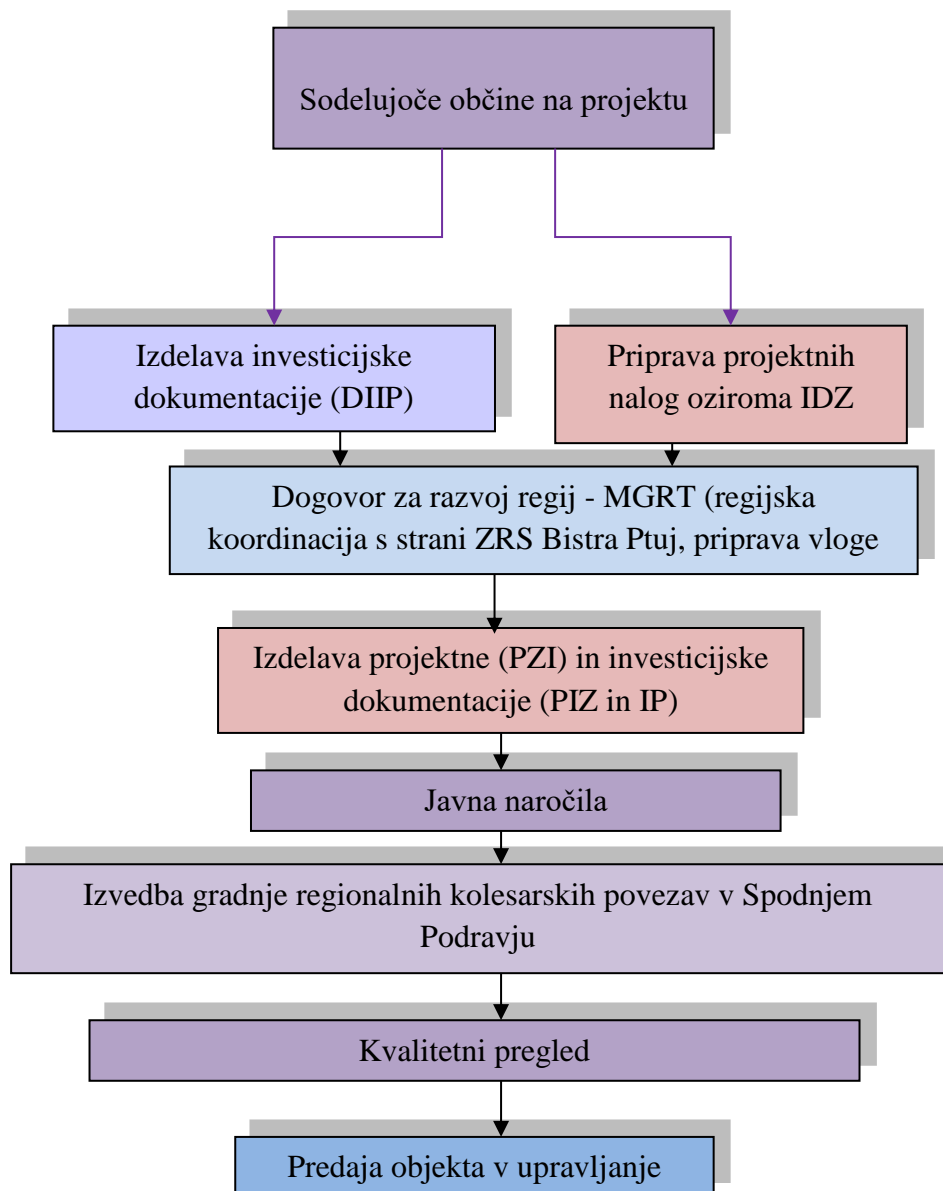
Za vodenje projekta so župani sodelujočih občin imenovali odgovorne osebe za vodenje investicije in skrbnika investicije, ki bo vodil in koordiniral vse potrebne aktivnosti za pravočasno in strokovno izvedbo del.

### Člani projektne skupine za izvedbo projekta:

Ime in priimek	Izobrazba in položaj	Zadolžitev v okviru projekta Strokovno področje, ki ga pokriva
<b>Mestna občina Ptuj</b>		
Aleš GREGOREC	mag. prav. in manag. neprem., višji svetovalec	Skrbnik projekta, Izvedba investicije Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije
Tina ZAMUDA	univ. dipl. ekonomistka, višja svetovalka	Sodelovanje pri pripravi investicijske dokumentacije Priprava vloge na povabilo MGRT – dogovor za razvoj regij
Tadej ZOREC	mag. ing. prom., svetovalec	Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije
<b>Gorišnica</b>		
Matevž CESTNIK	diplomirani ekonomist direktor/tajnik občinske uprave	Skrbnik projekta, Izvedba investicije Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije
Aleksandra ŽURAN	ekonomski tehnik, referent I	Sodelovanje pri pripravi investicijske dokumentacije Priprava vloge na povabilo MGRT – dogovor za razvoj regij
<b>Markovci</b>		
Marinka BEZJAK KOLENKO	Dipl.upr.organ., Direktorica občinske uprave	Sodelovanje pri pripravi vloge na povabilo MGRT – dogovor za razvoj regij , sodelovanje pri izvedbi javnih naroči
Branko ZORKO	Diplomirani inženir strojništva, višji svetovalec 3	Skrbnik projekta Izvedba investicije, Sodelovanje (posredovanje podatkov) pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije (DIIP)
<b>Cirkulane</b>		
Nina HORVAT	univ. dipl. prav., direktorica občinske uprave	Sodelovanje pri pripravi investicijske dokumentacije za vlogo na povabilo MGRT – dogovor za razvoj regij, sodelovanje pri izvedbi javnih naročil

Ivan STOPAJNIK	ing. gradb., višji referent za investicije in komunalno infrastrukturo	Skrbnik projekta, Izvedba investicije, Sodelovanje (posredovanje podatkov) pri pripravi tehnične in investicijske, dokumentacije (DIIP), sodelovanje pri izvedbi javnih naročil
Leonida ŠKRINJAR	mag. inž. prom., višja svetovalka za družbene dejavnost in promet	Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije, sodelovanje pri izvedbi javnih naročil

## Kadrovsko organizacijska shema



Slika 6: Kadrovsko organizacijska shema projekta

## 7.7 Predvideni viri financiranja po tekočih cenah

Tabela 17: Viri financiranja po letih za celoten projekt

Viri financiranja	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
Sredstva Občin	55.351,40 €	115.615,74 €	-8.631,54 €	24.316,99 €	186.652,59 €	18,03%
ESRR	0,00 €	0,00 €	590.311,27 €	88.425,43 €	678.736,70 €	65,57%
RS	0,00 €	0,00 €	147.577,82 €	22.106,36 €	169.684,18 €	16,39%
<b>Skupaj</b>	<b>55.351,40 €</b>	<b>115.615,74 €</b>	<b>729.257,54 €</b>	<b>134.848,79 €</b>	<b>1.035.073,47 €</b>	<b>100,00%</b>

Tabela 18: Viri financiranja po letih za občino Cirkulane

Vire financiranja	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
Občina Cirkulane	36.600,00 €	111.886,20 €	-7.359,22 €	24.316,99 €	165.443,98 €	18,03%
ESRR	0,00 €	0,00 €	513.189,02 €	88.425,43 €	601.614,46 €	65,57%
RS	0,00 €	0,00 €	128.297,26 €	22.106,36 €	150.403,61 €	16,39%
<b>Skupaj</b>	<b>36.600,00 €</b>	<b>111.886,20 €</b>	<b>634.127,06 €</b>	<b>134.848,79 €</b>	<b>917.462,05 €</b>	<b>100,00%</b>

Tabela 19: Viri financiranja po letih za občino Gorišnica

Vire financiranja	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
Občina Gorišnica	18.751,40 €	3.729,54 €	-1.272,32 €	0,00 €	21.208,62 €	18,03%
ESRR	0,00 €	0,00 €	77.122,24 €	0,00 €	77.122,24 €	65,57%
RS	0,00 €	0,00 €	19.280,56 €	0,00 €	19.280,56 €	16,39%
<b>Skupaj</b>	<b>18.751,40 €</b>	<b>3.729,54 €</b>	<b>95.130,48 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>117.611,42 €</b>	<b>100,00%</b>

Mestna občina Ptuj in občina Markovci bosta izvedli odseka kolesarske povezave predvidena v projektu z lastnimi sredstvi oziroma sredstvi proračuna Republike Slovenije.

- Mestna občina Ptuj v okviru Sporazuma o sofinanciranju ureditve površin za pešce in kolesarje in ureditve opornega zidu ob regionalni cesti R1-228/1291 Spuhlja–Zavrč v naselju Spuhlja (podpis sporazuma je v teku)
- Občina Markovci v okviru Sporazuma o sofinanciranju izgradnje steze pa pešce in kolesarje ob državni cesti R1-228, odsek 1291 Spuhlja-Zavrč, od km 0+883 do km 2+290, DRSI št: 2431-17-001221/0 (sporazum podpisan)
- Občina Markovci: Steza za pešce in kolesarje, ob državni cesti R-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč, od km 4+180 do 4+780 – lastna sredstva, projektiranje v teku
- Od naselja Stojnci do meje z občino Gorišnica ob R1-228, odsek 1291 Spuhlja – Zavrč od km 7+190 do km 7+800 – lastna sredstva, projektiranje v teku

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Republika Slovenija v višini 100 % upravičenih stroškov investicije (DDV je neupravičen strošek).

## 7.8 *Terminski plan izvedbe investicije*

**Tabela 20:** Terminski plan izvedbe celotnega odseka

<b>AKTIVNOST</b>	<b>ZAČETEK</b>	<b>KONEC</b>
Priprava investicijske dokumentacije (DIIP, IP, PRIPRAVA VLOGE ZA NPO)	05/ 2019	9/2020
Prijava na povabilo MGRT – spremembe drugega povabila Dogovor za razvoj regij	05/2019	07/2019
Priprava projektne dokumentacije - PZI	05/2019	1/2020
Odkupi zemljišč	02/2020	09/2020
Izvedba JN za izbiro izvajalca del	10/2020	12/2020
Izvedba gradbenih in obrtniških del	03/2021	12/2022
Tehnični pregled	12/2022	12/2022



## ***7.9 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta***

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za gradnjo in ureditev regionalne kolesarske povezave v Mestni občini Ptuj in partnerskih občinah z namenom zagotavljanja trajnostne in aktivne mobilnosti. 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 in občini, regiji, zaradi povečanega kolesarskega prometa,
- urejene prometne površine in varnost v (kolesarskem) prometu spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost,
- izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
- prispevek k boljšemu zdravju ljudi in k večjim prihrankom za mobilnost.

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

## **8 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM**

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije. Ker je vrednost projekta po stalnih cenah in vključenim DDV višja od 500.000,00 EUR bo potrebna priprava investicijskega programa.

V okviru projektne in tehnične dokumentacije je potrebno pripraviti še:

- Projekt za izvedbo (PZI).

Ker projekt ne ustvarja neposrednih prihodkov, se kot koristi projekta upoštevajo zmanjšani eksterni stroški zaradi zmanjšane uporabe osebnega avtomobila ter zaradi povečanja zdravja prebivalcev. Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja državljanov Republike Slovenije. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti. V tem kontekstu je prikazana primerjava variant »z investicijo« in »brez investicije«.

Projekt predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto in ima jasno opredeljene cilje, skladne s Spremembo drugega povabila razvojnim svetom regije za dopolnitev Dogovora za razvoj regije v okviru izvajanja evropske kohezijske politike, prednostna naložba 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«.

Investicija bo pripomogla k razvoju trajnostne mobilnosti in kakovosti življenja prebivalcev občin Cirkulane, Gorišnica, Markovci in Mestne občine Ptuj.