



OBČINA MAJŠPERK

---

## **K 5. točki dnevnega reda:**

- **Predinvesticijska zasnova za projekt »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk«**

## SKLEP O SPREMEMBI IP

Investitor/občina: OBČINA MAJŠPERK

Naslov: Majšperk 39

Pošta: 2322 Majšperk

Številka: 4111-1/2018-193

Datum: 29. 9. 2020

Na podlagi Zakona o javnih financah (Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617 in 13/18)), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 44/07 in 54/10), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16), Statuta Občine Majšperk (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 25/12) in Odloka o proračunu Občine Majšperk za leto 2020 (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 56/19, 9/20 in 10/20) je Občinski svet Občine Majšperk dne 29. 9. 2020 s sklepom št.: 4111-1/2018-193 sprejel:

1. Potrdi se predinvesticijska zasnova za investicija/projekt<sup>1</sup>: GRADNJA REGIONALNIH KOLESARSKIH POVEZAV ZA ZAGOTAVLJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V SPODNJEM PODRAVJU, ODSEK 1 PTUJ – HAJDINA – KIDRIČEVO - MAJŠPERK , ki ga je izdelal<sup>2</sup>: Fima projekti d.o.o., Osojnikova cesta 3, 2250 Ptuj, dne 28. 8. 2020.

2. V NRP občine se na osnovi Sklepa županje, št. \_\_\_\_\_ z dne \_\_\_\_\_:

- uvrsti nova naložba;
- spremeni veljavna naložba.

3. Odobri se izvedba investicije.

Skladno s spremembo IP in načrtom porabe je finančna konstrukcija naložbe sledeča:

4. Vrednost investicije po tekočih cenah z vključenim dejanskim DDV znaša 2.039.838,47 EUR, brez DDV 1.681.126,93 EUR in se bo izvajala skladno s časovnim načrtom od 31. 1. 2018 do 31. 12. 2022.

5. Vire za financiranje zagotavljajo:

- Lastna finančna sredstva v znesku 926.820,11 EUR
- Evropski sklad za regionalni razvoj v znesku 890.414,69 EUR
- Slovenska udeležba kohezijske politike v znesku 222.603,67 EUR.

Ime in priimek odgovorne osebe:

Dr. Darinka Fakin

žig

podpis

<sup>1</sup> Navedite točen naziv investicijskega projekta.

<sup>2</sup> Ime in naslov osebe oziroma podjetja, ki je pripravilo PIZ / IP / spremembo IP, datum izdelave



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI SKLAD ZA  
REGIONALNI RAZVOJ



Mestna občina Ptuj



Občina Kidričevo



Občina Hajdina



Občina Majšperk

## PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA

(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 regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo - Majšperk**

Ptuj, avgust 2020



Naziv investicijskega projekta:

**»Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo - Majšperk«**

Kratek naslov:

**»RKP Odsek 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo - Majšperk«**

Investitorja:

**Mestna občina Ptuj**

**Mestni trg 1**

**2250 Ptuj**

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

**Nuška GAJŠEK, županja**

---

**Občina Kidričevo**

**Kopališka ulica 14**

**2325 Kidričevo**

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

**Anton LESKOVAR, župan**

---

**Občina Hajdina**

**Zg. Hajdina 44a**

**2288 Hajdina**

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

**mag. Stanislav GLAŽAR, župan**



**Občina Majšperk**  
**Majšperk 39**  
**2322 Majšperk**

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

**dr. Darinka FAKIN, županja**

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

**FIMA Projekti d.o.o.**  
**Osojnikova cesta 3**  
**2250 Ptuj**

**Matej ROGAČ, direktor**





## KAZALO

<b>1</b>	<b>UVOD IN POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJEV</b>	<b>9</b>
<b>1.1</b>	<b>Uvodno pojasnilo</b>	<b>9</b>
<b>1.2</b>	<b>Predstavitev investorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in preinvesticijske zasnove 10</b>	
1.2.1	Osnovi podatki o investorjih	10
1.2.1.1	Predstavitev sodelujočih občin	10
1.2.1.2	Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj	10
1.2.1.3	Podatki o projektnem partnerju – Občina Hajdina	13
1.2.1.4	Podatki o projektnem partnerju – Občina Kidričevo	16
1.2.1.5	Podatki o projektnem partnerju – Občina Majšperk	20
1.2.2	Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije	23
1.2.3	Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa	24
<b>1.3</b>	<b>Namen in cilj investicijskega projekta</b>	<b>24</b>
<b>1.4</b>	<b>Povzetek DIIP-a s pojasnili poteka aktivnosti</b>	<b>25</b>
<b>2</b>	<b>ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA</b>	<b>26</b>
<b>2.1</b>	<b>Obstoječe stanje</b>	<b>26</b>
2.1.1	Potovalne navade	29
<b>2.2</b>	<b>Namen, cilji in vrsta investicije</b>	<b>32</b>
<b>2.3</b>	<b>Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti</b>	<b>34</b>
<b>3</b>	<b>ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI</b>	<b>40</b>
<b>3.1</b>	<b>Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje</b>	<b>41</b>
<b>4</b>	<b>ANALIZA RAZLIČIC Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI</b>	<b>44</b>
<b>4.1</b>	<b>Opis različic</b>	<b>44</b>
4.1.1	Različica »brez« investicije	44
4.1.2	Različica »z« investicijo	44
<b>4.2</b>	<b>Ocena investicijskih stroškov</b>	<b>45</b>
4.2.1	Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni	45
4.2.2	Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška	47



4.2.2.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah	47
4.2.2.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	49
4.2.2.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	50
4.2.2.4	Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah	51
4.2.3	Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška	52
4.2.3.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah	53
4.2.3.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	55
4.2.3.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	56
4.2.3.4	Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah	57
<b>5</b>	<b>ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE</b>	<b>59</b>
<b>5.1</b>	<b>Vpliv projekt na okolje</b>	<b>59</b>
<b>6</b>	<b>ANALIZA LOKACIJE</b>	<b>63</b>
<b>6.1</b>	<b>Lokacija projekta</b>	<b>63</b>
<b>7</b>	<b>ANALIZA ZAPOSLENIH</b>	<b>64</b>
<b>8</b>	<b>ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO RAZIČICAH</b>	<b>65</b>
<b>8.1</b>	<b>Časovni načrt s popisom aktivnosti</b>	<b>65</b>
<b>9</b>	<b>OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH RAZLIČIC</b>	<b>66</b>
<b>10</b>	<b>FINANČNI IN EKONOMSKI KAZALNIKI</b>	<b>70</b>
<b>10.1</b>	<b>Finančna analiza</b>	<b>70</b>
10.1.1	Projekcija stroškov	71
10.1.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza	72
10.1.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	74
10.1.4	Izračun finančne vrzeli	75
<b>10.2</b>	<b>Ekonomska analiza in denarni tok</b>	<b>77</b>
10.2.1	Projekcija prihodkov – javno dobro	77
10.2.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza	81
10.2.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	83
<b>10.3</b>	<b>Denarni tokovi</b>	<b>84</b>
<b>11</b>	<b>ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ</b>	<b>86</b>
<b>11.1</b>	<b>Analiza občutljivosti</b>	<b>86</b>



<b>11.2</b>	<b>Analiza tveganj</b>	<b>87</b>
11.2.1	Predstavitev tveganj	87
<b>12</b>	<b>OPIS MERIL ZA IZBOR OPTIMALNE RAZLIČICE</b>	<b>89</b>
<b>13</b>	<b>PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE RAZLIČICE</b>	<b>90</b>
<b>13.1</b>	<b>Primerjava različic in izbira optimalne različice</b>	<b>90</b>

### Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020</i>	12
<i>Tabela 2: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2018-2019</i>	13
<i>Tabela 3: Statistični podatki Občine Hajdina za leto 2018-2019</i>	15
<i>Tabela 4: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Hajdina za leto 2018-2019</i>	16
<i>Tabela 5: Statistični podatki Občine Kidričevo za leto 2018-2019</i>	18
<i>Tabela 6: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Kidričevo za leto 2018-2019</i>	19
<i>Tabela 7: Statistični podatki Občine Majšperk za leto 2018-2019</i>	22
<i>Tabela 8: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Majšperk za leto 2018-2019</i>	22
<i>Tabela 9: Zagotavljanje skladnosti projekta z investicijskim področjem III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti</i>	36
<i>Tabela 10: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«</i>	38
<i>Tabela 11: Preglednica javnih elementov projekta</i>	41
<i>Tabela 12: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave</i>	43
<i>Tabela 13: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov</i>	46
<i>Tabela 14: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj</i>	47
<i>Tabela 15: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	47
<i>Tabela 16: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina</i>	48
<i>Tabela 17: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo</i>	48
<i>Tabela 18: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk</i>	48
<i>Tabela 19: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj</i>	49
<i>Tabela 20: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	49
<i>Tabela 21: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina</i>	49
<i>Tabela 22: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo</i>	50
<i>Tabela 23: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk</i>	50
<i>Tabela 24: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj</i>	50
<i>Tabela 25: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	50
<i>Tabela 26: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina</i>	51
<i>Tabela 27: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo</i>	51
<i>Tabela 28: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk</i>	51
<i>Tabela 29: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - skupaj</i>	51





Tabela 30: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj.....	51
Tabela 31: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Hajdina.....	52
Tabela 32: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Kidričevo .....	52
Tabela 33: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Majšperk.....	52
Tabela 34: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....	53
Tabela 35: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj .....	53
Tabela 36: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina.....	53
Tabela 37: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo .....	54
Tabela 38: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk .....	54
Tabela 39: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....	55
Tabela 40: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj .....	55
Tabela 41: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina.....	55
Tabela 42: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo.....	56
Tabela 43: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk .....	56
Tabela 44: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....	56
Tabela 45: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj .....	56
Tabela 46: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina.....	56
Tabela 47: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo.....	57
Tabela 48: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk .....	57
Tabela 49: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj.....	57
Tabela 50: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj.....	57
Tabela 51: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Hajdina.....	58
Tabela 52: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Kidričevo.....	58
Tabela 53: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Majšperk .....	58
Tabela 54: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja .....	60
Tabela 55: Časovni načrt s popisom aktivnosti .....	65
Tabela 56: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - skupaj .....	66
Tabela 57: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Mestna občina Ptuj.....	67
Tabela 58: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Hajdina .....	67
Tabela 59: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Kidričevo .....	68
Tabela 60: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Majšperk.....	68
Tabela 61: Projekcija operativnih stroškov.....	71
Tabela 62: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza.....	72
Tabela 63: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja .....	75
Tabela 64: Projekcija prihodkov – javno dobro .....	77
Tabela 65: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč .....	79
Tabela 66: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče.....	80
Tabela 67: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza .....	81
Tabela 68: Denarni tok .....	84
Tabela 69: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%.....	87
Tabela 70: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk.....	86



## Kazalo slik

<i>Slika 1: Prikaz Odseka 1: Ptuj – Hajdina - Kidričevo – Majšperk v DIIP-u .....</i>	<i>9</i>
<i>Slika 2: Ptuj .....</i>	<i>12</i>
<i>Slika 3: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin .....</i>	<i>12</i>
<i>Slika 4: Središče Občine Hajdina .....</i>	<i>15</i>
<i>Slika 5: Občina Hajdina in sosednje občine, karta slovenskih občin .....</i>	<i>15</i>
<i>Slika 6: Dvorec Sternthal .....</i>	<i>18</i>
<i>Slika 7: Občina Kidričevo in sosednje občine, karta slovenskih občin .....</i>	<i>18</i>
<i>Slika 8: Ptujška Gora .....</i>	<i>21</i>
<i>Slika 9: Občina Majšperk in sosednje občine, karta slovenskih občin .....</i>	<i>21</i>
<i>Slika 10: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj .....</i>	<i>30</i>
<i>Slika 11: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj .....</i>	<i>30</i>
<i>Slika 12: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj .....</i>	<i>31</i>
<i>Slika 13: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj .....</i>	<i>31</i>
<i>Slika 14: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj .....</i>	<i>32</i>



# 1 UVOD IN POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJEV

## 1.1 Uvodno pojasnilo

Predmet projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk« je izgradnja kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj, Občino Hajdina, Občino Kidričevo in Občino Majšperk.

Za predvideno investicijo je bil izdelan DIIP z naslovom »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju«, ki obsega izgradnjo regionalnih kolesarskih povezav med Mestno občino Ptuj in občinami Juršinci, Dornava, Gorišnica, Markovci, Hajdina, Kidričevo in Majšperk. Celotna operacija je razdeljena na štiri (4) odseke:

Odsek 1: Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk

Odsek 2: Ptuj – Juršinci – Dornava – Juršinci

Odsek 3: Ptuj – Markovci – Dornava – Gorišnica

Odsek 4: Ptuj – Dornava – Gorišnica

Slika 1: Prikaz Odseka 1: Ptuj – Hajdina - Kidričevo – Majšperk v DIIP-u



Ocenjena investicijska vrednost v DIIP-u znaša 5.046.636,10 EUR. Dolžina odseka kolesarske povezave v DIIP-u znaša 28,80 km.



## 1.2 Predstavitev investitorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in predinvesticijske zasnove

### 1.2.1 Osnovi podatki o investitorjih

#### 1.2.1.1 Predstavitev sodelujočih občin

Občine Spodnjega Podravja nameravajo v bližnji prihodnosti vzpostaviti celovito mrežo kolesarskih povezav, ki bodo povezale 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. Naselje Kidričevo je pomembnejše lokalno središče, saj z vidika delovnih mest predstavlja zaposlitveno središče za celotno Spodnje Podravje in od ostalih lokalnih središč zaradi tega še posebej izstopa.

#### 1.2.1.2 Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj

INVESTITOR	
Naziv:	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov:	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba:	NUŠKA GAJŠEK, županja
Telefon:	02 748 29 99
Telefaks:	02 748 29 98
E-pošta:	<a href="mailto:obcina.ptuj@ptuj.si">obcina.ptuj@ptuj.si</a>
ID za DDV:	SI 85675237
Transakcijski račun:	SI56 0129 6010 0016 538, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0129 6777 7000 058, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	TINA ZAMUDA, Oddelek za gospodarske dejavnosti



<b>Telefon:</b>	02 748 29 23
<b>Telefaks:</b>	02 748 29 98
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:tina.zamuda@ptuj.si">tina.zamuda@ptuj.si</a>
<b>Odgovorna oseba za izvajanje investicije:</b>	NUŠKA GAJŠEK, županja
<b>Telefon:</b>	02 748 29 99
<b>Telefaks:</b>	02 748 29 98
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:nuska.gajsek@ptuj.si">nuska.gajsek@ptuj.si</a>



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 Ptujkega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km<sup>2</sup>, kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 8 četrtnih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg- Turnišče, Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

V Mestni občini Ptuj živi 23.443 prebivalcev, kar znaša 1,13 % vseh prebivalcev Slovenije. Samo v naselju Ptuj živi 76 % vseh prebivalcev Mestne občine Ptuj. Po številu prebivalcev sodi med manjše mestne občine, saj je uvrščena na 9. mesto od 11. mestnih občin. Gostota poselitve v Mestni občini Ptuj je 351 prebivalcev na km<sup>2</sup>, kar močno presega slovensko povprečje (101 preb./km<sup>2</sup>). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami. Manjša po površini od Ptujke je le Murska Sobota.

Osnovni podatki:

- površina Mestne občine Ptuj je 66,7 km<sup>2</sup>,
- število prebivalcev v Mestni občini Ptuj je 23.443 (2019),
- nadmorska višina je 232 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Mestna občina Ptuj obsega 6.309 hišnih števil v desetih naseljih in v osmih četrtnih skupnostih,
- naselja v Mestni občini Ptuj: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja,



- četrtna skupnosti: Četrtna skupnost Breg-Turnišče, Četrtna skupnost Center, Četrtna skupnost Grajena, Četrtna skupnost Jezero, Četrtna skupnost Ljudski vrt, Četrtna skupnost Panorama, Četrtna skupnost Rogoznica, Četrtna skupnost Spuhlja.

Slika 2: Ptuj



Slika 3: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin

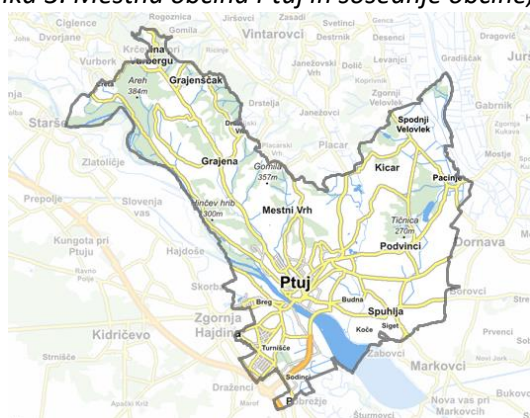


Tabela 1: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
<b>Površina km<sup>2</sup></b>	66,70	20.273
<b>Število prebivalcev</b>	23.443	2.089.310
<b>Število moških</b>	11.808	1.045.835
<b>Število žensk</b>	11.635	1.043.475
<b>Naravni prirast</b>	-71	-900
<b>Skupni prirast</b>	97	14.028
<b>Število vrtcev</b>	5 (en z 10 enotami)	968
<b>Število otrok v vrtcih</b>	797	87.147
<b>Število učencev v osnovnih šolah</b>	1.944	186.328
<b>Število dijakov (po prebivališču)</b>	767	73.110
<b>Število študentov (po prebivališču)</b>	826	75.991
<b>Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)</b>	12.578	845.454
<b>Število samozaposlenih oseb</b>	972	90.163
<b>Število registriranih brezposelnih oseb</b>	827	72.395
<b>Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo</b>	1.457,37	1.681,55



<b>(EUR)</b>		
<b>Število podjetij</b>	2.318	200.174
<b>Število stanovanj, stanovanjski sklad</b>	9.866	852.181
<b>Število osebnih avtomobilov</b>	13.092	1.143.150
<b>Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)</b>	11.078	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 2: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2018-2019

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
Grajena	129	340
Grajenščak	191	487
Kicar	306	808
Krčevina pri Vurberku	376	907
Mestni Vrh	256	685
Pacinja	85	235
Podvinci	307	843
Ptuj	7.979	18.044
Spodnji Velovlek	79	205
Spuhlja	308	889
<b>Skupaj za Mestno občino Ptuj</b>	<b>10.016</b>	<b>23.443</b>

Vir: STAT RS, Gospodinjstva po številu članov, naselja, Slovenija, večletno (za leto 2018) in Prebivalstvo - izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno (za leto 2019)

### 1.2.1.3 Podatki o projektnem partnerju – Občina Hajdina

INVESTITOR	
<b>Naziv:</b>	OBČINA HAJDINA
<b>Naslov:</b>	Zgornja Hajdina 44A, 2288 Hajdina
<b>Odgovorna oseba:</b>	Stanislav GLAŽAR, župan
<b>Telefon:</b>	02 / 788 30 30
<b>Telefaks:</b>	02 / 788 30 31
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:uprava@hajdina.si">uprava@hajdina.si</a>
<b>ID za DDV:</b>	SI 24866792
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 0135 9010 0017 622, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0135 9777 7000 075, odprt pri Uprava Republike



	Slovenije za javna plačila
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Lidija TERBULEC, v. d. direktorica občinske uprave
<b>Telefon:</b>	02 / 788 30 32
<b>Telefaks:</b>	02 / 788 30 31
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:lidija@hajdina.si">lidija@hajdina.si</a>
<b>Odgovorna oseba za izvajanje investicije:</b>	Stanislav GLAŽAR, župan
<b>Telefon:</b>	02 / 788 30 30
<b>Telefaks:</b>	02 / 788 30 31
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:uprava@hajdina.si">uprava@hajdina.si</a>



Občina Hajdina spada v skupino mlajših občin. Na vzhodu meji na Mestno občino Ptuj, na severozahodu na Občino Starše, na zahodu na Občino Kidričevo, ter na jugu na Občino Videm.

Občina Hajdina se razprostira na terasah na desni strani reke Drave. Gospodarsko občina spada med srednje razvite občine. V občini je industrijsko obrtna cona v Slovenja vasi, v kateri se nahaja večje število družb z omejeno odgovornostjo in samostojnih podjetnikov raznih dejavnosti. Kmetijstvo je dobro razvito, nekaj je farm prašičev, govedi in perutnine. V Skorbi je eno največjih vodovodnih črpališč v Sloveniji. V občini so bogata arheološka najdišča. Del Hajdine je v postopku za pridobitev arheološkega spomenika državnega pomena. Tudi naselje Ghandin se pojavlja ob boku rimske Petovione, katere del se je razprostiral prav na območju Sp. in Zg. Hajdine.

Občino sestavlja 7 naselij, vse ruralno urbanizirane.

Osnovni podatki:

- površina Občine Hajdina je 21,6 km<sup>2</sup>,
- število prebivalcev v Občini Hajdina je 3.797 (2019),
- nadmorska višina je 230 m,





- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Občina Hajdina obsega 1.301 hišnih števil v osemnajstih naseljih<sup>1</sup>,
- naselja v Občini Hajdina: Draženci, Gerečja vas, Hajdoše, Skorba, Slovenja vas, Spodnja Hajdina, Zgornja Hajdina.

Slika 4: Središče Občine Hajdina



Slika 5: Občina Hajdina in sosednje občine, karta slovenskih občin

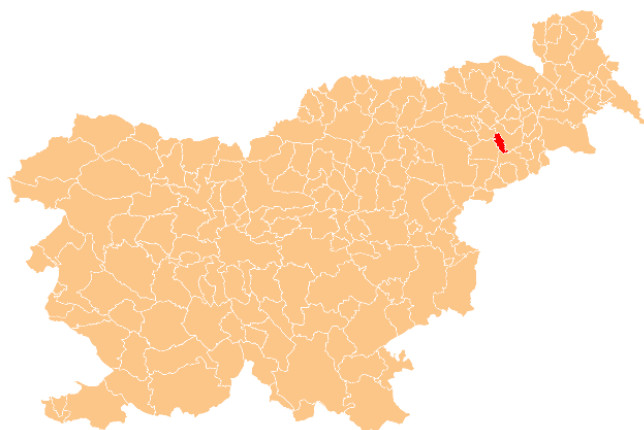
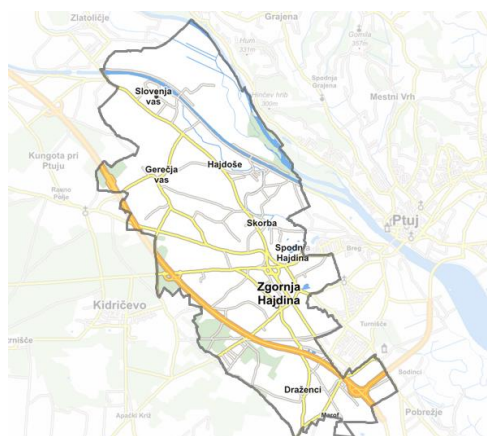


Tabela 3: Statistični podatki Občine Hajdina za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
<b>Površina km<sup>2</sup></b>	21,6	20.273
<b>Število prebivalcev</b>	3.797	2.089.310
<b>Število moških</b>	1.919	1.045.835
<b>Število žensk</b>	1.878	1.043.475
<b>Naravni prirast</b>	4	-900
<b>Skupni prirast</b>	49	14.028
<b>Število vrtcev</b>	1	968
<b>Število otrok v vrtcih</b>	125	87.147

<sup>1</sup>[https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/REPOZITORIJ\\_SLO/REPOZITORIJ\\_SLO/0214811S.px/table/tableViewLayout2/](https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/REPOZITORIJ_SLO/REPOZITORIJ_SLO/0214811S.px/table/tableViewLayout2/); Statistični urad RS;



Število učencev v osnovnih šolah	261	186.328
Število dijakov (po prebivališču)	149	73.110
Število študentov (po prebivališču)	101	75.991
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	1.615	845.454
Število samozaposlenih oseb	177	90.163
Število registriranih brezposelnih oseb	164	72.395
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.312,83	1.681,55
Število podjetij	330	200.174
Število stanovanj, stanovanjski sklad	1.337	852.181
Število osebnih avtomobilov	2.236	1.143.150
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	1.123	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 4: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Hajdina za leto 2018-2019

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
Draženci	219	548
Gerečja vas	208	561
Hajdoše	240	626
Skorba	150	405
Slovenja vas	222	561
Spodnja Hajdina	114	275
Zgornja Hajdina	334	821
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.487</b>	<b>3.797</b>

Vir: STAT RS, Gospodinjstva po številu članov, naselja, Slovenija, večletno (za leto 2018) in Prebivalstvo - izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno (za leto 2019)

#### 1.2.1.4 Podatki o projektne partnerju – Občina Kidričevo

INVESTITOR	
Naziv:	OBČINA KIDRIČEVO
Naslov:	Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo
Odgovorna oseba:	Anton LESKOVAR, župan
Telefon:	02 / 799 06 10
Telefaks:	02 / 799 06 19
E-pošta:	<a href="mailto:obcina@kidricevo.si">obcina@kidricevo.si</a>
ID za DDV:	SI 93796471
Transakcijski račun:	SI56 0124 5010 0017 097, odprt pri Uprava



	Republike Slovenije za javna plačila SI56 0124 5777 7000 035, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Damjan NAPAST, direktor občinske uprave
<b>Telefon:</b>	02 / 799 06 11
<b>Telefaks:</b>	02 / 799 06 19
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:damjan.napast@kidricevo.si">damjan.napast@kidricevo.si</a>
<b>Odgovorna oseba za izvajanje investicije:</b>	Anton LESKOVAR, župan
<b>Telefon:</b>	02 / 799 06 10
<b>Telefaks:</b>	02 / 799 06 19
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:obcina@kidricevo.si">obcina@kidricevo.si</a>



Na podlagi Zakona o ustanovitvi občin in določitvi njihovih območij je 1. januarja 1995 nastala Občina Kidričevo, z zakonom je bilo tudi določeno, da je sedež občine v Kidričevem. Občina je leta 1995 nastala iz tedanjih treh krajevnih skupnosti, Cirkovce, Kidričevo in Lovrenc na Dravskem polju. Občina Kidričevo leži na jugu Dravskega polja. Večina občine, natančneje njen osrednji in severni del, leži na prometnem osrednjem delu Dravskega polja. Jugozahodno od črte, ki povezuje naselja Stražgonjca, Mihovce in Lovrenc na Dravskem polju, je nekdanj mokrotna, danes pa meliorirana pokrajina, ki jo tradicionalno imenujemo »čreti«. Z regionalne ceste Ptuj – Ljubljana je odcep proti Lovrencu na Dravskem polju, ki nas pripelje do centra naselja. Kraj ima tudi železniško postajo ob progi Ptuj – Pragersko. Kraj se je pred drugo svetovno vojno imenoval Strnišče (nemško Sternthal; Šterntal), nato pa so ga preimenovali po tedanjem slovenskemu politiku, Borisu Kidriču. Kidričevo je znano po tovarni aluminija Talum.

Osnovni podatki:

- površina Občine Kidričevo je 71,5 km<sup>2</sup>,
- število prebivalcev v Občini Kidričevo je 6.495 (2019),
- nadmorska višina je 238 m,



- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Občina Kidričevo obsega 1.951 hišnih števil v osemnajstih naseljih,
- naselja v Občini Kidričevo: Kidričevo, Kungota pri Ptuj, Njiverce, Apače, Strnišče, Lovrenc na Dravskem polju, Pleterje, Župečja vas, Mihovce, Dragonja vas, Cirkovce, Zgornje Jablane, Spodnje Jablane, Pongrce, Šikole, Stražgonjca, Spodnji Gaj pri Pragerskem in Starošince.

Slika 6: Dvorec Sternthal



Slika 7: Občina Kidričevo in sosednje občine, karta slovenskih občin



Tabela 5: Statistični podatki Občine Kidričevo za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
<b>Površina km<sup>2</sup></b>	71,5	20.273
<b>Število prebivalcev</b>	6.495	2.089.310
<b>Število moških</b>	3.161	1.045.835
<b>Število žensk</b>	3.334	1.043.475
<b>Naravni prirast</b>	-2	-900
<b>Skupni prirast</b>	46	14.028
<b>Število vrtcev</b>	2	968
<b>Število otrok v vrtcih</b>	275	87.147
<b>Število učencev v osnovnih šolah</b>	567	186.328
<b>Število dijakov (po prebivališču)</b>	216	73.110



Število študentov (po prebivališču)	206	75.991
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	2.806	845.454
Število samozaposlenih oseb	293	90.163
Število registriranih brezposelnih oseb	189	72.395
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.515,06	1.681,55
Število podjetij	460	200.174
Število stanovanj, stanovanjski sklad	2.425	852.181
Število osebnih avtomobilov	3.739	1.143.150
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	2.246	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 6: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Kidričevo za leto 2018-2019

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
Kidričevo	506	1.189
Kungota pri Ptuj	158	382
Njiverce	267	690
Apače	296	797
Strnišče	46	107
Lovrenc na Dravskem polju	229	641
Pleterje	82	225
Župečja vas	89	250
Mihovce	76	202
Dragonja vas	62	179
Cirkovce	142	366
Zgornje Jablane	93	191
Spodnje Jablane	87	270
Pongrce	43	132
Šikole	113	306
Stražgonjca	78	221
Spodnji Gaj pri Pragerskem	47	119
Starošince	77	228
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.491</b>	<b>6.495</b>

Vir: STAT RS, Gospodinjstva po številu članov, naselja, Slovenija, večletno (za leto 2018) in Prebivalstvo - izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno (za leto 2019)



#### 1.2.1.5 Podatki o projektnem partnerju – Občina Majšperk

INVESTITOR	
<b>Naziv:</b>	OBČINA MAJŠPERK
<b>Naslov:</b>	Majšperk 39, 2322 Majšperk
<b>Odgovorna oseba:</b>	dr. Darinka FAKIN, županja
<b>Telefon:</b>	02 / 795 08 30
<b>Telefaks:</b>	02 / 794 42 21
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:obcina.majperk@majperk.si">obcina.majperk@majperk.si</a>
<b>ID za DDV:</b>	SI 11993197
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 0126 9010 0017 182, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0126 9777 7000 023, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Matic ŠINKOVEC, direktor občinske uprave
<b>Telefon:</b>	02 / 795 08 31
<b>Telefaks:</b>	02 / 794 42 21
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:direktor@majperk.si">direktor@majperk.si</a>
<b>Odgovorna oseba za izvajanje investicije:</b>	dr. Darinka FAKIN, županja
<b>Telefon:</b>	02 / 795 08 30
<b>Telefaks:</b>	02 / 794 42 21
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:obcina.majperk@majperk.si">obcina.majperk@majperk.si</a>





Občina Majšperk je bila ustanovljena 01.01.1995 v skladu z Zakonom o lokalni samoupravi. Občina Majšperk leži na zahodnem delu Haloz. Občina meji na občino Kidričevo, Slovensko Bistrico, Rogaško Slatino, Rogatec, Žetale in Videm Središče občine je naselje Majšperk, ki leži 16 km jugozahodno od mesta Ptuj.

Osnovni podatki:

- površina Občine Majšperk je 72,8 km<sup>2</sup>,
- število prebivalcev v Občini Majšperk je 4.042 (2019),
- nadmorska višina je 249 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Občina Majšperk obsega 1.682 hišnih števil v šestindvajsetih naseljih,
- naselja v Občini Majšperk: Bolečka vas, Breg, Doklece, Dol pri Stopercih, Grdina, Janški Vrh, Jelovice, Koritno, Kupčinski Vrh, Lešje, Majšperk, Medvedce, Naraplje, Planjsko, Podložje, Ptujška Gora, Preša, Sestrže, Sitež, Skrblje, Slape, Spodnja Sveča, Stogovci, Stoperce, Stanečka vas in Zgornja Sveča.

Slika 8: Ptujška Gora



Slika 9: Občina Majšperk in sosednje občine, karta slovenskih občin





Tabela 7: Statistični podatki Občine Majšperk za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina km <sup>2</sup>	72,8	20.273
Število prebivalcev	4.042	2.089.310
Število moških	2.105	1.045.835
Število žensk	1.937	1.043.475
Naravni prirast	-2	-900
Skupni prirast	20	14.028
Število vrtcev	1	968
Število otrok v vrtcih	126	87.147
Število učencev v osnovnih šolah	349	186.328
Število dijakov (po prebivališču)	133	73.110
Število študentov (po prebivališču)	123	75.991
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	1.791	845.454
Število samozaposlenih oseb	213	90.163
Število registriranih brezposelnih oseb	117	72.395
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.515,06	1.681,55
Število podjetij	235	200.174
Število stanovanj, stanovanjski sklad	1.809	852.181
Število osebnih avtomobilov	2.367	1.143.150
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	967	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 8: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Majšperk za leto 2018-2019

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
Bolečka vas	24	50
Breg	143	343
Doklece	35	87
Dol pri Stopercah	11	32
Grdina	38	110
Janški Vrh	28	46
Jelovice	39	77
Koritno	27	71
Kupčinji Vrh	41	114
Lešje	71	197
Majšperk	250	597
Medvedce	45	104
Naraplje	39	102
Planjsko	18	49
Podlože	100	268





<b>Preša</b>	38	85
<b>Ptujska Gora</b>	221	495
<b>Sestrže</b>	120	318
<b>Sitež</b>	25	48
<b>Skrblje</b>	24	77
<b>Slape</b>	56	142
<b>Spodnja Sveča</b>	26	57
<b>Stanečka vas</b>	38	90
<b>Stogovci</b>	90	238
<b>Stoperce</b>	79	181
<b>Zgornja Sveča</b>	27	64
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.653</b>	<b>4.042</b>

Vir: STAT RS, Gospodinjstva po številu članov, naselja, Slovenija, večletno (za leto 2018) in Prebivalstvo - izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno (za leto 2019)

### 1.2.2 Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije

IZDELOVALEC PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	
<b>Naziv:</b>	LINEAL biro za projektiranje, inženiring, storitve in gradbeništvo d.o.o.
<b>Naslov:</b>	Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor
<b>Odgovorna oseba:</b>	mag. Dušan OGRIZEK, direktor
<b>Telefon:</b>	02 / 429 27 00
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:info@lineal.si">info@lineal.si</a>
<b>Davčna številka:</b>	SI 25173103
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 0451 5000 0119 430, odprt pri NOVA KBM d.d.
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Katja Strafela, dipl.inž.grad.
<b>Telefon:</b>	02 / 429 27 00
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:info@lineal.si">info@lineal.si</a>



### 1.2.3 Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
<b>Naziv:</b>	FIMA Projekti d.o.o.
<b>Naslov:</b>	Osojnikova cesta 3, 2250 Ptuj
<b>Odgovorna oseba:</b>	Matej ROGAČ
<b>Telefon:</b>	02 / 62 00 788
<b>GSM:</b>	040 211 491
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:info@b2b-group.net">info@b2b-group.net</a>
<b>ID za DDV:</b>	SI43904459
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 6100 0000 2287 510, odprt pri Delavska hranilnica d.d. LJUBLJANA
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Matej ROGAČ
<b>Telefon:</b>	02 / 62 00 788
<b>GSM:</b>	040 211 491
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:info@b2b-group.net">info@b2b-group.net</a>



### 1.3 Namen in cilj investicijskega projekta

Z ureditvijo kolesarske povezave želimo:

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

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

**Namen projekta** je izgradnja regionalne kolesarske povezave v Spodnjem Podravju za zagotavljanje dnevne mobilnosti med Ptujem kot regijskim središčem z izobraževalnimi, upravnimi, storitvenimi dejavnostmi, z zalednimi gravitacijskimi naselji in Občinami Hajdina, Kidričevo in Majšperk. Smiselna, varna in udobna kolesarska povezava bo zagotavljala zvezno povezavo središčnega mestnega naselja Ptuj z Občinami Hajdina, Kidričevo in Majšperk, iz katere potekajo dnevne migracije v središče regionalnega pomena. Odsek kolesarske povezave se navezuje na cilje Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, ki je bila sprejeta v letu 2017.



**Cilj projekta** je vzpostaviti smiselno, varno in udobno regijsko kolesarsko povezavo za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk.

Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad v 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 na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj.

#### **1.4 Povzetek DIIP-a s pojasnili poteka aktivnosti**

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je bil narejen v mesecu januarju 2018. DIIP je bil izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ – Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16, po kateri je po 4. členu za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijsko zasnovo in investicijski program.

Nadaljevala se je aktivnost priprave predinvesticijske zasnove in investicijskega programa. Vse aktivnosti tečejo po planiranem planu aktivnosti. V tem času ni prišlo do nobenih bistvenih sprememb in vse poteka po predvidenem planu.



## 2 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA

### 2.1 *Obstoječe stanje*

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

- kolesarska infrastruktura, ki bi povezovala 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.

Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju, ODSEK 1 Ptuj-Majšperk poteka skozi štiri občine, in sicer:

- Občina Majšperk,
- Občina Kidričevo,
- Občina Hajdina,
- Mestna občina Ptuj.

Trasa je razdeljena na dva dela, in sicer glavni del poteka iz smeri Majšperk-Ptuj, drugi pa je povezava v občini Kidričevo v smeri Slovenske Bistrice.



### **Občina Majšperk**

V občini Majšperk trasa poteka ob reg. cesti R2-432 od naselja Breg, skozi Majšperk, Vrhe, Podlože ter nato do meje z občino Kidričevo.

V naselju Breg so po celotnem območju vse od začetka naselja ter mimo avtobusne postaje do reke Dravinje urejeni hodniki za pešce, ki so širine cca. 1,50 m več ali manj obojestransko. Obstoječi hodniki se nadaljujejo tudi izven naselja Breg v smeri proti Majšperku, in sicer po levi strani reg. ceste. Širina teh hodnikov je cca. 1,50 m. Pred mostom čez reko Dravinjo rasteta dve veliki lipi, ki sta v neposredni bližini hodnika za pešce. Obstoječi hodniki za pešce so v naselju Breg pretežno v dobrem stanju, le na nekaterih delih so potrebni prenove.

V Majšperku so na celotnem območju urejene površine za pešce obojestransko. Ti hodniki so različnih širin, in sicer od 1,30 m do 2,00 m. Ob Kulturno-poslovnem centru Majšperk je obstoječa pešpot, ki je odmaknjena od obstoječi reg. ceste R2-432, in sicer na desni strani le te. Na tem delu se nahaja tudi obstoječe avtobusno postajališče. V samem starem jedru Majšperka se nahaja Spomenik padlim borcem NOB. Omenjeni hodniki so v dobrem stanju, le obstoječi hodnik, ki je na desni strani v samem starem jedru Majšperka v smeri Vrhe je potreben celovite prenove. Ta hodnik je širine cca. 1,30 m.

Na odseku od Majšperka do Vrhe je na prvem delu precej hribovito območje na desni strani obstoječi reg. ceste. Obstoječa javna pot JP 740391, ki bo služila za kolesarsko povezavo do Vrhe, je širine cca. 3,00 m in dolžine dobrih 900,00 m. Ob javni poti so tudi obstoječi bankine.

Skozi naselje Vrhe; ni predmet tega projekta.

Na drugi stani, kjer se bo kolesarska povezava spustila iz Vrhe v smeri občine Kidričevo, bo le ta ponovno potekala po obstoječi javni poti JP 740591. Pot je asfaltirana in širine cca. 2,70 do 3,00 m. Dolžina te javne poti znaša cca. 510,00 m.

V naselju Podlože mimo obstoječe avtobusne postaje vodi hodnik za pešce širine 1,80 m. Obstoječi hodnik za pešce je v dobrem stanju.

Ker gre za precej poseljeno območje, so urejeni dostopi do privatnih zemljišč preko pogreznjenih robnikov.

V nadaljevanju proti meji z občino Kidričevo (Lovrenc na Dravskem polju) je območje kmetijskih površin ob reg. cesti R2-432 na levi in na desni strani.

### **Občina Kidričevo**

Na območju meje občine Kidričevo in občine Majšperk, to je območje naselja Lovrenc na Dravskem polju, gre predvsem za območje kmetijskih površin ob potoku Polskava in Framskem potoku. Te kmetijske površine se razprostirajo na levi in desni strani reg. ceste R2-432. Skozi Lovrenc na



Dravskem polju do krožnega križišča v smeri Taluma (naselja Apače) je že vzpostavljena kolesarska povezava.

Na območju krožnega križišča pred Talumom so obstoječi hodniki za pešce in kolesarje in je vodenje kolesarjev urejeno. Na omenjenem območju je manjše število hiš, ki imajo urejeni dostop preko pogreznjenih robnikov. V nadaljevanju v smeri proti Talumu je na levi strani na prvem delu obstoječi hodnik za pešce širine cca. 2,10 m, v nadaljevanju pa pešpot širine 2,00 m. Na desni strani obstoječi reg. Ceste R2-432 se na celotnem območju mimo Taluma v smeri proti občini Hajdina nahajajo večje gozdne površine.

### **Občina Kidričevo povezava do Slovenske Bistrice**

Občina Kidričevo meji na občino Slovenska Bistrica z naseljem Gaj pri Pragerskem. Naselje leži ob lokalni cesti LC165191. Skozi celotno naselje so obstoječi hodniki za pešce na levi strani, na desni strani pa le cestni nasipi oz. zasipi. Na omenjenem območju naselja Gaj pri Pragerskem se nahajata tudi dve avtobusni postajališči obojestransko. Ko se naselje v smeri Šikole konča, se razprostira širše območje kmetijskih površin v smeri proti Šikolam, ter prav tako v nadaljevanju ob Framskem potoku vse do reg. ceste R2-432. Na tem delu, in sicer od Šikole do navezave na reg. cesto, trasa poteka po obstoječih poljskih potek, ki so v makadamu. oz. delno zatravljene. Širine teh poti so cca. od 2,20 m do 2,50 m. Levo od Framskega potoka se nahajajo naselja Zgornje in Spodnje Jablane, Dragonja vas, Mihovce, Pleterje in Župečja vas.

### **Občina Hajdina**

Prehod iz občine Kidričevo v občino Hajdina se prične v zaselku, ki se lokalno imenuje »Kozja vas«. V »Kozji vasi«, ki leži ob lokalni cesti LC 328351, so na prvem delu obstoječi hodniki za pešce na desni strani širine cca. od 1,60 m do 2,00 m. Na tem delu sta tudi obstoječi avtobusni postaji obojestransko. Dostopi do stanovanjskih hiš so urejeni preko skupinskih priključkov. Pri avtobusni postaji se prične tudi hodnik za pešce na levi strani. V nadaljevanju se ta obstoječa hodnika za pešce obojestransko razširita, saj je na tem delu urejeno vodenje pešcev in kolesarjev obojestransko.

Ta del, kjer kolesarji že imajo svoje površine; ni predmet našega projekta.

Trasa kolesarske povezave se v nadaljevanju preusmeri desno ob obstoječi javni poti JP 829571. Na prvem delu te poti, kjer je zaselek hiš, je obstoječi hodnik za pešce na desni strani, na levi pa le cestna brežina oz. zasip. Ko se javna pot približa železniški progi in zavije v desno, se obstoječi hodnik, ki je na desni strani, zaključi. Javna pot poteka v nadaljevanju v smeri nivojskega prehoda Draženci vzdolžno z železniško progo in na nekaterih odsekih v precejšnji bližini le te. Širina obstoječe javne poti, ki je asfaltirana, je cca. 3,50 m. Na omenjenem delu so tudi precej široke bankine obojestransko. Na križišču javne poti JP 829571 in lokalne ceste LC 328221, ki vodi preko nivojskega prehoda Draženci, so obstoječi hodniki za pešce obojestransko. Širina teh hodnikov so cca. 1,30 m in cca. 2,60 m. Po prehodu preko omenjenega križišča se javna pot JP 829571 nadaljuje še vedno ob železniški progi v smeri proti občini Ptuj.



### **Mestna občina Ptuj**

Trasa občino Hajdina zapusti po asfaltirani javni poti JP 829571 v smeri nivojskega prehoda Hajdina. Na tem delu je širina javne poti cca. 3,00 m. Ker se pot zelo približa železniški progi, se na levi strani javne poti postavljene protihrupne ograje. Obojestransko od javne poti so bankine.

Po prečkanju nivojskega prehoda Hajdina ( križišče JP 829571 in LC 328201) se kolesarska povezava preusmeri na cesto Ob železnici; zbirna cesta 329111. Na prvem delu te zbirne ceste, kjer cesta poteka v neposredni bližini žel. proge, so postavljene protihrupne ograje. Na tem prvem delu se na levi strani nahaja večji zaselek hiš. Stanovanjske hiše imajo urejene dostope preko skupinskih priključkov, ali pa neposredno iz ceste Ob železnici. Obstoječa zbirna cesta, ki ima bankine obojestransko, je široka cca. od 4,50 m do 5,30 m. Po prehodu izven naselja, se cesta prične odmikati od žel. Proge in vodi proti križišču z Zagrebško cesto preko travnika.

Ob Zagrebški cesti, LC 328041 vse do križišča z Rogaško cesto in Spolenakovo ulico, so obstoječi hodniki za pešce obojestransko. Širine teh hodnikov so cca. od 1,40 m do 1,60 m. Na desni strani ob Zagrebški cesti je več hiš, nekatere izmed njih imajo urejene dostope preko pogreznjenih robnikov, večina pa iz druge strani; torej iz Spolenakove ulice.

Od križišča Zagrebške in Rogaške ceste ter Spolenakove ulice se povezava nadaljuje po Spolenakovi ulici v smeri potoka Studenčnica. Spolenakova ulica, ki ima obojestranske bankine, je na tem delu široka cca. 7,30 m. Na obravnavanem območju je preko potoka Studenčnica betonska konstrukcija, ki služi za prečkanje komunalnih vodov preko struge. Omenjeno konstrukcijo ljudje koristijo kot brv čez potok, čeprav ni temu namenjena. Po prehodu preko potoka Studenčnica se trasa usmeri preko obstoječega parkirišča pred poslovnim objektom Ob Dravi 3A na javno pot JP 830471; cesta Ob Dravi. JP 830471 je široka cca. 4,80 m. V križišču JP 830471 in zbirne ceste ZC 329281 (cesta Ob Dravi), trasa zavije levo v smeri peš mostu po zbirni cesti ZC 329281. Omenjena cesta je širine od 5,00m do 5,30 m. Ob cesti so tudi obojestranske bankine. Ta cesta poteka ob strugi reke Drave, in sicer na desnem bregu le te.

Na zadnjem delu, tik pred peš mostom je urejeno vodenje kolesarjev skupaj z motornim prometom.

#### **2.1.1 Potovalne navade**

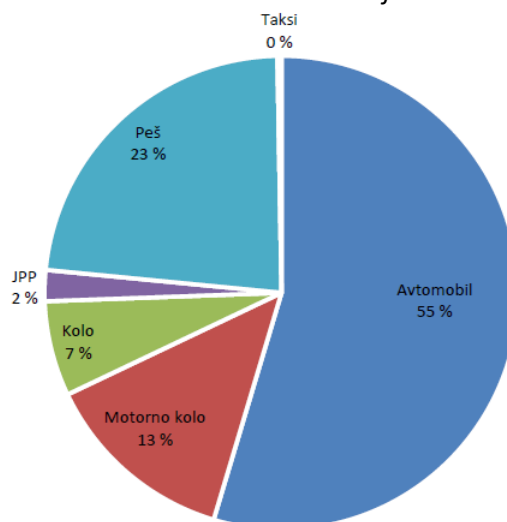
Raziskava prometnih navad občanov Mestne občine Ptuj kaže na usmerjenost rasti deleža uporabe avtomobilov kot prevoznega načina. Prevlada motornega prometa je vidna tudi v prostoru. Gost promet v jutranjih urah je med drugim posledica slabih potovalnih navad prebivalcev, ki se tudi pri premagovanju krajših razdalj odločajo za uporabo avtomobilov. Na prevlado uporabe avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva vpliva osredinjenje gradnje infrastrukture za motorni promet, slabo organiziran javni potniški promet in slabe razmere za pešačenje ter kolesarjenje. Slabo organiziran javni prevoz vpliva na večji delež dnevnih migrantov, ki se na delo vozijo z lastnim prevozom. Poleg tega se številna naselja spoprijemajo s preveliko oddaljenostjo od središča Ptuja, kjer je večin oskrbnih, upravnih in drugih funkcij, zato so občani primorani uporabljati osebna vozila.



Analiza, ki je bila izdelana vzporedno z izdelavo CPS kaže, da je potencial v občini za kolesarjenje še neizkoriščen in predstavlja veliko priložnost za izboljšanje obstoječega stanja.

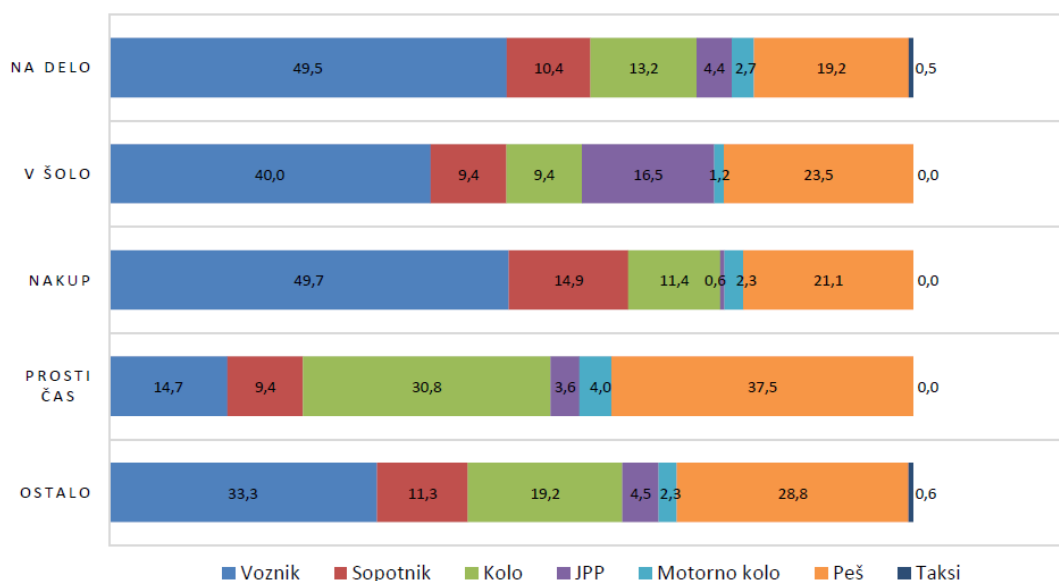
Podatki o potovalnih navadah v Mestni občini Ptuj za leto 2016 so bili pridobljeni s pomočjo ankete za širšo javnost. Iz analize izpolnjenih vprašalnikov je razvidno, da se 55 % vseh dnevnih potovanj v Mestni občini Ptuj opravi z osebnim avtomobilom. Če k temu dodamo še potovanja z motornimi kolesi in skuterji, znaša obseg individualnih motoriziranih potovanj skoraj 70 %.

Slika 10: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj



Osebni avtomobil se uporablja tudi v primerih, ko so poti kratke in bi jih bilo mogoče enostavneje opraviti peš ali s kolesom. To je še posebej izrazito vidno pri potovanjih na delo in po nakupih (slika 11). Prikazane potovalne navade ne koristijo zdravju, saj dodatno zmanjšujejo telesno aktivnost prebivalcev. Še posebej skrb vzbujajoči so ti trendi med mladimi, ki vse bolj trpijo zaradi premajhne telesne aktivnosti, prekomerne telesne teže in izrazite nesamostojnosti v prometu.

Slika 11: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj

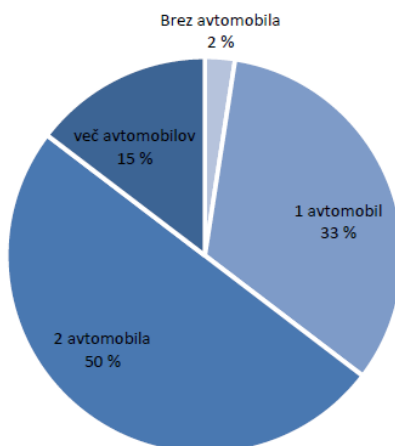






Stopnja motorizacije v Mestni občini Ptuj je s 536 avtomobili na 1.000 prebivalcev precej nad slovenskim povprečjem, ki je leta 2015 znašalo 523 avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih je razvidno, da imata skoraj dve tretjini gospodinjstev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

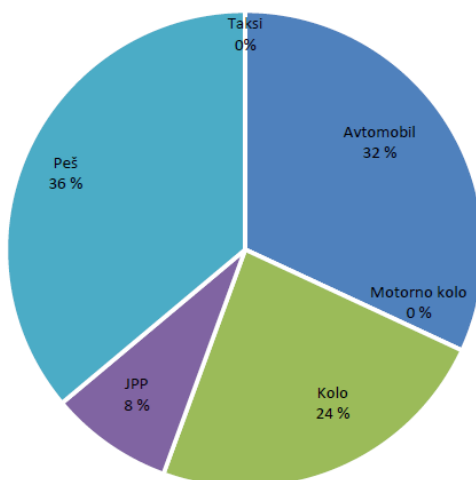
Slika 12: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj



Ta odstotek je v bolj oddaljenih četrtnih skupnostih še izrazitejši in znaša dobri dve tretjini, pri čemer gospodinjstev brez osebnega avtomobila tako rekoč ni, kar kaže na veliko odvisnost okoliških prebivalcev od osebnega avtomobila.

Mobilnostne navade starejših na Ptujju nakazujejo precejšnje odstopanje od večinske populacije. Delež vseh dnevnih potovanj z osebnimi avtomobili znaša le 32 %, delež kolesa in hoje pa znaša skupaj 60 %. Tudi delež javnega potniškega prometa (JPP) je z 8 % precej nad povprečjem celotne populacije, ki znaša le 2 % (slika 13).

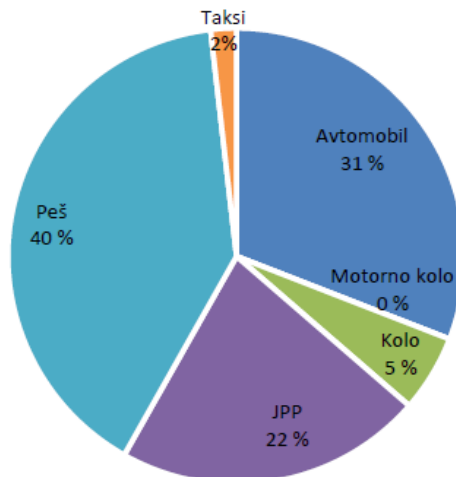
Slika 13: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj





Tudi mobilnostne navade invalidov se razlikujejo od celotne populacije. Največ dnevni potovanj, to je 40 %, invalidi opravijo peš oziroma z invalidskim vozičkom. Z 31 % sledijo potovanja z osebnim avtomobilom, z 22 % potovanja z javnim potniškim prometom in s 5 % potovanja s kolesi (slika 14).

Slika 14: Načini dnevni potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj



## 2.2 Namen, cilji in vrsta investicije

### Namen projekta

Namen projekta je izgradnja regionalne kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj, Občino Hajdina, Občino Kidričevo in Občino Majšperk 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 navezujejo na cilje Celostne prometne strategije Mestne občin Ptuj, ki je bila sprejeta v letu 2017. Kolesarska povezava vključuje območje 3 občin v Spodnjem Podravju (Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk. Začetek kolesarske povezave je v naselju Ptuj, ki je mestno naselje Mestne občine Ptuj. V predmetni operaciji se predvidena vzpostaviti 26,85 km kolesarske povezave.

Mestna občina Ptuj kot nosilka operacije namerava z gradnjo regionalnih kolesarskih povezav vzpostaviti celovito mrežo le teh, ki bodo povezale ključne generatorje dnevni potovanj iz zaledni naselij in občin v regijsko središče Ptuj za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v občini in v Spodnjem Podravju. Z ureditvijo regijskih kolesarskih povezav 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 povezave, ki je predmet operacije so sodelovali načrtovalci prometne infrastrukture iz posameznih občin partneric. Upoštevana je varnost in atraktivnost povezave med ključnimi lokacijami v posamezni občini in kakovost le-teh.

### **Cilji projekta**

Cilj projekta je vzpostaviti smiselne, varne in udobne regijske kolesarske povezave za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev Mestne občine Ptuj in Občin Hajdina, Kidričevo ter Majšperk.

Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad v 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 na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, izhajajoč iz vizije razvoja prometa Mestne občine Ptuj:

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

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

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

- zmanjšujejo potrebo po stroških gospodinjstev, povezanih z individualno motorizirano mobilnostjo,
- zmanjšujejo varnostna in okoljska tveganja individualne motorizirane mobilnosti,
- dvigujejo »ambientalno« privlačnost z vračanjem mesta (javnih površin) pešču 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 potenciale in usmeritve mesta.

### **Vrsta investicije**

Vrsta projekta: Investicijski



Tip infrastrukture:	Javna infrastruktura. Naložba predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo, zato je operacija v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.
Vrsta objekta glede na zahtevnost:	Prometna infrastruktura, vključno s kolesarskimi povezavami: investicijsko-vzdrževalna dela v javno korist: Gre za rekonstrukcijska dela predvidena kot vzdrževalna dela v javno korist v skladu z 6. in 40. odstavkom 3. člena ter 5. členom Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 61/17, 72/17 – popr. in 65/20).

### **2.3 Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti**

Projekt je usklajen z vsebinami, cilji in ukrepi ključnih državnih, regionalnih in občinskih strateških razvojnih dokumentov, strategij in politik ter zahtevami drugega povabila Dogovora za razvoj regije (13.11.2017, sprememba 5.12.2017, sprememba 29.6.2018, sprememba 19.4.2019 in sprememba 23.7.2019).

#### **Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020**

Operativni program je krovni dokument za uresničevanje kohezijske politike v RS. Projekt je skladen z nameni četrte prednostne osi "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4 "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih" in 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".

Projekt prispeva k specifičnemu cilju prednostne naložbe 'Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih' (str. 95 OP, Poglavje 2.4.6), ker na območju Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk:

- Vzpostavlja kolesarske povezave kot alternativo motoriziranemu prometu za vsakodnevno migracijo med mestnim središčem, zalednimi naselji in sosednjimi občinami;
- Posredno spodbuja večjo uporabo mehkih oblik mobilnosti, vključno z javnim potniškim prometom;
- Posredno na dolgi rok prispeva k zmanjšanju izpustov CO<sub>2</sub> v mestu Ptuj in posredno tudi v drugih urbanih središčih kamor zaradi zaposlitve, šolanja ali drugih opravkov dnevno migrira več kot tisoč občanov Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk.

**Vizija Slovenije 2050**, Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, Ljubljana, 2016, <https://slovenija2050.si/>

Projekt sovпада s konceptom Vizije Slovenija 2050, s katero se poudarja nekatere istovrstne vrednote in elemente, še zlasti i) kakovostno življenje in ii) identiteto, posredno pa tudi iii) učenje za



življenje, iv) inovativno družbo in v) zaupanje. Projekt v mestno okolje Ptuja uvaja koncept trajnostne urbane mobilnosti, kar se sklada z ambicijo Vizije Slovenija 2050, ki trajnostno mobilnost prepozna kot pomembno presečno temo, ki podpira in omogoča razvoj vseh ostalih razvojnih stebrov (str. 34).

Osnutek **Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)**, Ministrstvo za okolje in prostor Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 bo strateški nacionalni dokument, s katerim opredeljujemo dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru, ki bodo podlaga za usklajeno delovanje vseh deležnikov, ki sooblikujemo prostor in tako neposredno vplivamo na raven kakovosti življenja v državi.

Na prihodnji prostorski razvoj Slovenije bodo imeli pomemben vpliv prostorsko razvojni trendi in dosednji razvoj prostora, kakor tudi razvojni izzivi in problemi, za katero utemeljeno pričakujemo, da se bodo v prihodnje intenzivirali.

Strategija se odziva na spremenjene mednarodne okoliščine ter socialne in gospodarske trende, ki imajo prostorske in regionalne učinke tako na ravni EU kot v Sloveniji, in sicer:

- demografske spremembe,
- podnebne spremembe z regionalno specifičnimi vplivi,
- **zmanjševanje energetske odvisnosti Slovenije od fosilnih goriv in prehod v nizkoogljično družbo,**
- globalizacija gospodarstva,
- nova vloga mest,
- zmanjševanje naravne ohranjenosti in krajinske pestrosti,
- povezovanje v čezmejnem in širšem makroregionalnem prostoru.

**Oskrbo z energijo in prehod v nizkoogljično družbo označuje** težnja po zmanjšanju energetske odvisnosti od fosilnih goriv z učinkovitejšo rabo energije, povečanjem deleža proizvodnje energije iz obnovljivih virov in izboljšanjem trajnostne mobilnosti (javni promet, kolesarjenje, peš hoja). Rast cen energije pomeni večjo izpostavljenost energetske revščini, ki je večja tam, kjer je energetska učinkovitost stavbnega fonda nizka. Novi koncepti energetske učinkovitega prostorskega načrtovanja in urbanizma ter celovite funkcionalne prenovne stavb in sosesk so priložnost za oblikovanje sinergij s sektorskimi ukrepi za povečanje energetske učinkovitosti.

Projekt je skladen z osnutkom SPRS, njenimi izhodišči, cilji in prioritetami, ki se nanašajo na urbani razvoj in razvoj prometnih sistemov. Cilji projekta temeljijo na istih izhodiščih in načelih kot osnutek SPRS.

**Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030, 29.7.2015 in Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, Vlada RS, 20/16**

Naložba je skladna z vizijo Strategije razvoja prometa v RS v Sloveniji po zagotavljanju trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe prebivalstva Slovenije. Hkrati uvajanje spremljajoče kolesarske opreme dopolnjuje usmeritve razvoja cestne infrastrukture iz resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030, ki težijo k zagotavljanju ustreznega standarda



dostopnosti, okoljevarstvenih zahtev in varnosti v prometu. Predmetna naložba povečuje izbiro pri dostopnosti zalednih naselij ter z okoljsko sprejemljivejšo obliko mobilnosti predstavlja alternativo motoriziranemu prometu.

Projekt je skladen s programskim dokumentom **Regionalni razvojni program Podravje 2014-2020**, in sicer: RAZVOJNA PRIORITETA III: VARSTVO OKOLJA IN UČINKOVITA RABA NARAVNIH VIROV TER PREHOD NA NIZKOOGLJIČNO GOSPODARSTVO. Investicijsko področje III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti. Investicijsko področje naslavlja cilj: Izboljšati trajnostno prometno dostopnosti regije, z ukrepi: zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč; posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo; izboljšati varnost v prometu.

*Tabela 9: Zagotavljanje skladnosti projekta z investicijskim področjem III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti*

Prispevek		Utemeljitev
1	Učinek na gospodarsko rast in delovna mesta	<p><b>Neposreden:</b> Ocenjen je manjši neposreden gospodarski učinek, ki bo zaznan pri podjetjih vključenih v pripravo projekta, izvedbo gradbenih del in kasneje vzdrževanje.</p> <p><b>Posreden učinek:</b> Pričakovan je pomemben posreden gospodarski učinek zaradi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- izboljšanja konkurenčnosti območja občin z vidika kakovostnega in sodobnega infrastrukturnega okolja in dvig privlačnosti za turizem;</li> <li>- znižanja stroškov prihoda na delo oz. krepitev zdravja zaposlenih (znižanje bolniškega staleža);</li> <li>- priložnosti za razvoj mikro / socialnega podjetništva na področju podpore kolesarjem (servisi, prevoz, prodaja opreme..).</li> </ul>
2	Učinek na razvoj človeškega potenciala	<p><b>Neposreden:</b> Ocenjen je manjši neposreden učinek na krepitev tehničnih in upravljaljskih kadrovske kompetenc oseb in strokovnjakov, ki bodo neposredno vključeni v zasnovo, organiziranje in izvajanje projekta.</p> <p><b>Posreden učinek:</b> Pričakovan učinek na razvoj človeškega kapitala je možen zaradi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- spodbujanja aktivnega življenjskega sloga zaradi povečanega kolesarjenja,</li> <li>- novih zaposlitvenih priložnosti v sektorju kolesarstva,</li> <li>- možnosti druženja in socializacije občanov – skupnost kolesarjev.</li> </ul>
3	Vpliv na okolje	<p><b>Posreden učinek:</b> Povečan delež kolesarskega prometa bo imel v povezavi z zmanjšanjem avtomobilskega osebnega prometa ugoden vpliv na izboljšanje stanja okolja, v povezavi manjšimi emisijami trdnih delcev in CO<sub>2</sub>. Manjše emisije bodo ugodno</p>



		vplivale na blaženje podnebnih sprememb, posredno pa se (zaradi zgoraj naštetega) izboljšuje tudi kakovost bivanja v stanovanjskih soseskah, ki se nahajajo neposredno ob kolesarski povezavi.
4	<b>Prispevek k ciljem prostorskega razvoja regije</b>	<b><u>Neposreden učinek:</u></b> Z načrtovanim projektom se bodo izboljšale trajnostne prometne povezave na območju in prometna dostopnost bližnjih naselij ter nanje povezanih sosesk in drugih naselij z mestnim središčem Ptuja. <b><u>Posreden učinek:</u></b> Ureditve znotraj mesta bodo povečale atraktivnost urbanega območja Ptuja
5	<b>Sinergijski učinek med nameni iz prvih štirih točk (1-4)</b>	<b><u>Pomemben sinergijski učinek:</u></b> Vsi navedeni učinki so medsebojno povezani in soodvisni. Projekt s sodobnejšo infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti izboljšuje dostopnost, podobo prostora, stanje okolja ter krepi konkurenčnost območja Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk tako z gospodarskega vidika kot z vidika privlačnosti in kakovosti za bivanje in turizem. Preko bolj zdravega načina življenja ugodno vpliva na razvoj človeškega potenciala. Z izborom kolesarskih povezav med mestom in podeželjem prispevamo k enakomernemu razvoju občin in regije.
6	<b>Sinergijski učinek z drugimi projekti</b>	Projekt smiselno dopolnjuje ostale projekte v občini povezane z uresničevanjem CPS Mestne občine Ptuj: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ureditev površin za pešce,</li> <li>- rekonstrukcije cest za izboljšanje varnosti udeležencev v prometu.</li> </ul>
7	<b>Sinergijski učinek glede regionalne celovitosti, razvojne specializacije in med regionalnega sodelovanja</b>	Projekt prispeva k razvojni specializaciji Podravske regije – trajnostni turizem in razvoj podeželja. Z urejanjem kolesarskih povezav v občinah bomo pomembno doprinesli k skupni kolesarski mreži regije.
8	<b>Učinek na vložena finančna sredstva</b>	Investicijska vrednost je sorazmerna glede na predlagane aktivnosti znotraj projekta.

Projekt je skladen s programskim dokumentom **Območni razvojni program za Spodnje Podravje 2014 - 2020**, in sicer: RAZVOJNA PRIORITETA II: VARSTVO OKOLJA IN UČINKOVITA RABA VIROV TER PREHOD NA NIZKOOGLIČNO GOSPODARSTVO. Investicijsko področje II.6: Razvoj prometne infrastrukture in II.7: Razvoj javnega potniškega prometa ter ostalih trajnostnih oblik mobilnosti. Investicijsko področje naslavlja cilj: Boljša prometna povezanost in dostopnost, z ukrepi: zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč; posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo; izboljšati varnost v prometu.

Projekt je skladen s programskim dokumentom Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015-2025 in Trajnostna urbana strategija, in sicer: RAZVOJNA PRIORITETA: OKOLJU PRIJAZNO MESTO. Področje:



Trajnostna mobilnost. Področje naslavlja cilje: Ureditev kolesarskih in pešpoti po mestu in naseljih ter učinkovit in okolju prijazen javni promet, z ukrepi: povezava obstoječih kolesarskih omrežij, zagotovitev primerne infrastrukture za kolesarjenje, postopno povečanje cone za pešce v starem mestnem jedru, zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu, širitev javnega mestnega potniškega prometa, promocija trajnostne mobilnosti.

**Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj**, sprejeta maja 2017 na seji Občinskega sveta Mestne občine Ptuj

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.

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

Cilji	Ciljne vrednosti
<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 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</li> </ul>





Cilji	Ciljne vrednosti
	<i>ustanovah in na javnih površinah – v skladu s katalogom urbane opreme), pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj sto dodatnih stojal in kolesarnic</i>
<b><i>Vzpostavitev možnosti izposoje koles</i></b>	<ul style="list-style-type: none"><li><i>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)</i></li></ul>
<b><i>Promocija kolesarjenja</i></b>	<ul style="list-style-type: none"><li><i>Izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)</i></li></ul>



### 3 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Projekt Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk vključuje izgradnjo kolesarske infrastrukture, skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah. Z vidika vrste infrastrukture gre za javno komunalno infrastrukturo skupne rabe, ki je namenjena vsem uporabnikom brezplačno. Stroške za tekoče in investicijsko vzdrževanje krijejo občinski proračuni vključenih občin.

Navedena dejavnost sodi v okvir javnih nalog, ki je v pristojnosti lokalne skupnosti. V skladu z 21. členom Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE) in Statutom Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk le-te med drugim opravljajo naslednje naloge, povezane z izvajanjem tega projekta:

- Gradijo, vzdržujejo in urejajo lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine;
- V skladu z zakonom urejajo promet v občini ter opravlja naloge občinskega redarstva;
- Načrtujejo prostorski razvoj;
- Skrbijo za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravlja druge dejavnosti varstva okolja.

Naložba po odloku o lokalnih gospodarskih javnih službah v Mestni občini Ptuj sodi:

- na področje izbirnih lokalnih javnih gospodarskih služb, in sicer primarno na področje urejanje in vzdrževanje ulic, trgov in cest v mestu in naseljih, ki niso razvrščene med magistralne, regionalne in lokalne ceste,
- na področju obveznih lokalnih gospodarskih javnih služb: urejanje in čiščenje javnih površin, vzdrževanje občinskih javnih cest.

Naložba po Odloku o lokalnih gospodarskih javnih službah v Občini Hajdina sodi:

- urejanje in vzdrževanje ulic, trgov in cest v naseljih, ki niso razvrščene med magistralne, regionalne in lokalne ceste,

Naložba po Odloku o lokalnih gospodarskih javnih službah v Občini Kidričevo sodi:

- vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na, ob ali nad vozišči državnih cest, ki so namenjene urejanju prometne ureditve oziroma varnemu odvijanju prometa skozi naselja,

Naložba po Odloku o lokalnih gospodarskih javnih službah v Občini Majšperk sodi:

- vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na, ob ali nad voziščem državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja,

Naloga lokalnih skupnosti je izgradnja javne prometne in komunalne infrastrukture, s katero pa upravlja izvajalec javne službe za območje občine. Upravljavca javnih cest v Mestni občini Ptuj so Javne službe Ptuj d.o.o.. Upravljavca javnih cest v Občini Hajdina je Cestno podjetje Ptuj d.o.o..



Upravljavec javnih cest v Občini Kidričevo je Občina Kidričevo. Upravljavec javnih cest v Občini Majšperk je občinska uprava.

Tabela 11: Preglednica javnih elementov projekta

	Prometna infrastruktura (kolesarske, pločniki, ceste)
<b>Pristojnost po Zakonu o lokalni samoupravi</b>	DA Gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine
<b>Gospodarska javna služba</b>	DA Urejanje javnih poti, površin za pešce in zelenih površin je skladno z Odlokom o gospodarskih javnih službah v Mestni občini Ptuj, Občini Hajdina, Občini Kidričevo in Občini Majšperk obvezna javna služba, v delu tudi kot izbirna javna služba.
<b>Predvidena javna storitev</b>	DA Javna prometna infrastruktura
<b>Predvideni upravljavec</b>	Mestna občina Ptuj – del odseka na območju Mestne občine Ptuj Občina Hajdina – del odseka na območju Občine Hajdina Občina Kidričevo – del odseka na območju Občine Kidričevo Občina Majšperk – del odseka na območju Občine Majšperk
<b>Pridobivanje prihodkov s prodajo storitev na trgu</b>	NE Uporaba prometne infrastrukture vključno z infrastrukturo za kolesarje bo brezplačna in pod enakimi pogoji dostopna za vse skupine prebivalstva. Sredstva za vzdrževanje in urejanje bodo zagotavljale Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk, vsaka za svoj del odseka, v vsakoletnem proračunu.
<b>Predvideno povečanje uporabe</b>	DA – kolesarska infrastruktura NE – cestna infrastruktura

Na podlagi analize lahko ugotovimo, da je povečano uporabo možno pričakovati na infrastrukturi, ki se gradi na novo, in sicer na kolesarski infrastrukturi.

### 3.1 Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje

Storitev:	Kolesarska infrastruktura v skupni dolžini 26.850,88 m Javna storitev, gospodarska javna služba.
Prihodki od prodaje:	Niso predvideni, ker gre za brezplačno uporabo kolesarskega omrežja.
Ocenjeno število uporabnikov v prvem letu po zaključku naložbe:	cca. 1.000 kolesarjev na dan, ki je primeren za kolesarjenje (upoštevani uporabnik in ne število njegovih dnevniških voženj po povezavi).

Projekcija števila uporabnikov kolesarskega omrežja na kolesarski povezavi.



Pričakovano število uporabnikov kolesarskega omrežja na kolesarski povezavi ocenjujemo na podlagi naslednjih predpostavk:

- Pričakovano izrabo merimo v oceni povprečnega števila kolesarjev na dan, primeren za kolesarjenje na predmetni trasi;
- Ločimo dve ciljni skupini:
  - o Dnevne migrante na delo in v šolo, ki s kolesom dostopajo do avtobusne postaje ali železniške postaje na Ptuj, ter avtobusnih ali železniških postaj na/v Hajdini, Kidričevem in Majšperku ali povezavo uporabljajo za dostop do delovnega mesta vzdolž oziroma v zaledju kolesarske povezave;
  - o Ostale prebivalce (starejšo populacijo), ki s kolesom dostopa do oskrbnih funkcij v vseh občinah oziroma vzdolž trase ali kolesarsko povezavo uporablja za dostop do vrtičkov ali točk dnevne rekreacije v zaledju mesta;
- Število dnevnih migrantov v obsegu 3.675 oseb smo ocenili na podlagi analize podatkovne baze SURS o številu delovno aktivnih oseb (medobčinski delovni migranti – 2.000 oseb) in številu dijakov po njihovem kraju prebivališča (Občine Hajdina, Kidričevo in Majšperk – 498 dijakov) ter podatka o številu osnovnošolcev po kraju bivanja (Občine Hajdina, Kidričevo in Majšperk – 1.177 osnovnošolcev) za leto 2020 oz. v šolskem letu 2019/2020;
- Število starejše populacije (starejši nad 65 let) v obsegu 8.042 izhaja iz podatka SURS za leto 2020 o številu in starostni strukturi stalnega prebivalstva v Mestni občini Ptuj, Občini Hajdina, Občini Kidričevo in Občini Majšperk;
- V občinah je danes zelo malo poti v službo opravljenih s kolesom. Cilj CPS je v Mestni občini Ptuj do leta 2021 povečati delež kolesarjenja v šolo ali službo na 20 %.
- Pri potencialnih dnevnih migrantih smo predpostavili, da jih ena tretjina uporablja predmetno traso za dostop do dnevnega cilja, v primeru starejših občanov pa 50 %, saj smo upoštevali izključno starejše prebivalce občin, za katere predmetna povezava predstavlja osrednjo kolesarsko hrbtenico za dnevno oskrbo.

### **Zaključek:**

Na osnovi navedenih predpostavk je v Tabeli 12 prikazan indikativni izračun ocene pričakovane stopnje izrabe zmogljivosti, ki pokaže, da bo povprečna skupna izkoriščenost kolesarske povezave v prvem polnem letu po zaključku projekta znašala okrog 1.000 uporabnikov na povprečen kolesarski delovni dan. Ob upoštevanju dejstva, da se vsak uporabnik predvidoma vrne domov oz. na svoje izhodišče po isti poti, je dejansko opravljeno število prevozov na kolesarski povezavi podvojeno, torej 2.000.

V kolikor ocenjeni rezultat primerjamo s podatkom o dnevni obremenjenosti cest, ki dosega preko 92.000 PLDP, ugotovimo, da na navedenih povezavah že z navedenim posegom lahko prispevamo k znižanju obremenjenosti mesta z osebnimi vozili za 2,17 % ter s tem k ekonomski upravičenosti projekta.

Z nadaljnjo promocijo in napovedano vzpostavitvijo omrežja izposoje koles na mobilnostnih vozliščih ter povečano rabo električnih koles je pričakovati porast ocenjenega števila dnevnih uporabnikov.



Tabela 12: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave

<b>A. OCENA DNEVNIH MIGRANTOV NA DELO IN V ŠOLO</b>	
<b>Potencial dnevnih migrantov na delo ali v šolo na območju Mestne Občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk (v, iz in znotraj občin)</b>	3.675
<b>Delež potencialnih kolesarjev</b>	20%
<b>Delež uporabnikov infrastrukture na trasi</b>	33 % potencialnih kolesarjev kolesari po predmetni kolesarski povezavi
<b>Ocena povprečnega št. uporabnikov na dan</b>	245
<b>B. OCENA UPORABNIKOV STAREJŠIH OD 65 LET za potrebe dnevne oskrbe v mestu oz. nakupovalnih središčih ali dnevno rekreacijo)</b>	
<b>Število prebivalcev naselju (SURs 2020, H1)</b>	Ptuj: 5.140 Hajdina: 809 Kidričevo: 1.309 Majšperk: 784
	SKUPAJ: 8.042
<b>Delež potencialnih kolesarjev oz. pešcev</b>	20 %
<b>Delež uporabnikov infrastrukture na trasi</b>	50 % potencialnih kolesarjev kolesari po predmetni kolesarski povezavi
<b>Ocena povprečnega št. uporabnikov na dan</b>	804
<b>SKUPAJ OCENA ŠTEVILA UPORABNIKOV/ DAN</b>	1.049



## 4 ANALIZA RAZLIČIC Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI

### 4.1 Opis različic

#### 4.1.1 Različica »brez« investicije

Različica "brez" investicije je tista različica, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. Različica »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta. Brez realizacije investicijskega projekta Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk ne bodo sledile vsem Direktivam, Strategijam in Programom, ki jih narekuje Slovenija in Evropska unija na področju prometne infrastrukture, varnosti udeležencev v prometu in zagotavljanju osnovne prometne infrastrukture.

Varianta »brez« investicije pomeni, da Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk ne pristopijo k projektu Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju in črpanju sredstev EU, ki so namenjena trajnostni mobilnosti. Pomeni, da se gradnja kolesarske povezave ne izvede ter s tem ne vzpostavi varnega in udobnega odseka 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.

V Dokumentu identifikacije investicijskega projekta sta bili upoštevani Različica »brez« investicije ter Različica »z« investicijo.

#### 4.1.2 Različica »z« investicijo

Različica »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk pristopijo k projektu Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk. S tem bomo razširili oziroma uredili odsek mreže 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, k telesni aktivnosti prebivalcev in izboljšali kakovost življenja v občinah in regiji. S tem bomo tudi izpolnili cilje in implementirali ukrepe, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj. Kolesarska infrastruktura bo urejana v skupni dolžini 26.850,88 m.

V sklopu gradnje regionalne kolesarske povezave za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, odsek 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk, poteka predvidena kolesarska povezava skozi štiri občine, in sicer



občino Majšperk, Kidričevo, Hajdina in Ptuj. Trasa poteka pretežno ob regionalni cesti R2-432 in po obstoječih poljskih poteh. Razdeljena je na dva dela, glavna trasa poteka smer Majšperk-Ptuj, drugi del trase pa je povezava v občini Kidričevo v smeri Slovenske Bistrice. Dolžina glavne trase je 17.460,00 m, trase v smeri Slovenske Bistrice pa 9.390,88 m. Na trasi je pretežno predvidena enostranska dvosmerna in dvostranska enosmerna kolesarska steza in pa tudi kolesarska-traktorska pot.

Na celotni trasi bo vzpostavljena kolesarska infrastruktura, skladna s Pravilnikom o kolesarskih površinah. Kolesarska infrastruktura bo zvezna in bo v eni izmed možnih oblik umeščena na celotni trasi. Zaradi značilnosti trase in omejitev na posameznih odsekih trase, ni mogoče na celotni trasi zagotoviti ločeno kolesarsko infrastrukturo, se pravi kolesarsko pot, pas ali stezo. Na posameznih odsekih bo zato umeščena mešana raba na pločniku (skupaj s pešci) ali skupna raba na cestišču (t.i. sharrow).

## **4.2 Ocena investicijskih stroškov**

### **4.2.1 Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni**

Predmet projekta je izgradnja in vzpostavitev kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj in sosednjimi Občinami Hajdina, Kidričevo in Majšperk.

Vrsta projekta:	Investicijski
Tip infrastrukture:	Javna infrastruktura. Naložba predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo, zato je operacija v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.
Vrsta objekta glede na zahtevnost:	Prometna infrastruktura, vključno s kolesarskimi povezavami: investicijsko-vzdrževalna dela v javno korist

Projekt je predviden za financiranje iz sredstev EU iz Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP) na podlagi Povabila razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2017, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) sicer iz 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.

### **Upravičeni nameni in stroški**

V skladu s Povabilom razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2017, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) so upravičeni nameni znotraj Prednostne naložbe 4.4. Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti naslednji:



- Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti; 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;
- Gradnja infrastrukture za pešce, v kolikor se gradi v povezavi s kolesarsko infrastrukturo, vendar samo znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij;
- Prestavitev komunalnih vodov in višinska nivelacija obstoječih komunalnih jaškov (znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij), v kolikor so le ti nujni za izgradnjo ločenih kolesarskih povezav. Gradnja javne razsvetljave in komunalne infrastrukture ob novogradnji kolesarskih povezav v mestnih naseljih. Vse do 50 % investicij v gradnjo kolesarske povezave;
- Ukrepe za zagotavljanje e-mobilnosti (infrastruktura v podporo javnemu mestnemu ali javnemu medkrajevemu linijskemu prometu - pr. infrastruktura za avtobuse na električni pogon, polnilnice za e-kolesa, indukcijska infrastruktura; demo projekti mehkih ukrepov za spodbujanje JPP z vozili na električni pogon).

Tabela 13: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov

Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nakup nezazidanih zemljišč (do 10 % upravičenih stroškov);</li> <li>- Gradnja nepremičnin;</li> <li>- Vzdrževalna dela;</li> <li>- Oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;</li> <li>- Investicije v neopredmetena sredstva;</li> <li>- Stroški informiranja in komuniciranja (do 10% upravičenih stroškov);</li> <li>- Stroški storitev zunanjih izvajalcev (študije o izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring);</li> <li>- Storitve izdelave študij, raziskav, vrednotenij, ocen, strokovnih mnenj in poročil.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stroški uporabe osnovnih sredstev;</li> <li>- Stroški plač in povračil stroškov v zvezi z delom;</li> <li>- Posredni stroški;</li> <li>- Davek na dodano vrednost;</li> <li>- Dodatna dela pri gradnjah nepremičnin;</li> <li>- Davek na promet z nepremičninami;</li> <li>- Stroški storitev zunanjih izvajalcev: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Svetovalne storitve,</li> <li>• Prevajalske storitve, lektoriranje in podobno;</li> <li>• Storitve izobraževanja in usposabljanja;</li> <li>• Analize, študije in načrti z informacijskega področja;</li> <li>• Administrativno tehnične storitve (npr. uporaba zunanjih računovodskih storitev);</li> <li>• Strošek DIIP, oprema za podporo izvajanju projekta in urbana oprema namenjena oglaševanju.</li> </ul> </li> </ul>

Podlaga za oceno investicijske vrednosti je že izdelana projektna dokumentacija oz. povprečne tržne cene za tovrstne posege. V nadaljevanju je prikazana vrednost projekta v stalnih in tekočih cenah, za upravičene in neupravičene stroške.





#### 4.2.2 Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška

Vrednost projekta v stalnih cenah je ocenjena za posamezen tip stroška na naslednji osnovi:

- Gradbena dela in razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov je povzeta po izdelani projektantski oceni stroškov, avgust 2020;
- Projektno tehnična in investicijska dokumentacija je ocenjena na podlagi že realiziranih dejanskih stroškov oziroma sklenjenih pogodb;
- Informiranje in komuniciranje na podlagi izkušenj in tržnih cen primerljivih projektov;
- Nadzor in inženiring v višini 2 % od izvedbe.

Pri opredelitvi upravičenih in neupravičenih stroškov so upoštevana določila iz Povabila razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2107, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) opisana v predhodnem poglavju.

##### 4.2.2.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 14: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00	3.750,28
2.	Projektna dokumentacija	282.636,13	346.438,39
3.	Odkup zemljišč	485.414,90	504.802,76
4.	Gradnja	6.176.394,40	7.535.201,17
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	122.367,13	149.287,90
6.	Informiranje in obveščanje	1.639,35	2.000,00
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>7.071.525,91</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>1.469.954,59</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>8.541.480,50</b>

Tabela 15: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	315,31	384,68
2.	Projektna dokumentacija	29.611,38	36.916,61
3.	Odkup zemljišč	60.307,72	64.707,72
4.	Gradnja	747.253,18	911.648,88
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.564,80	17.769,06



6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,00
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>852.462,23</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>179.464,72</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.031.926,95</b>

Tabela 16: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	240,46	293,36
2.	Projektna dokumentacija	20.924,89	25.932,14
3.	Odkup zemljišč	44.220,60	46.655,27
4.	Gradnja	516.422,06	630.034,91
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	10.496,74	12.806,02
6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,00
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>592.714,59</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>123.507,11</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>716.221,70</b>

Tabela 17: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.691,12	2.063,16
2.	Projektna dokumentacija	151.479,77	184.805,32
3.	Odkup zemljišč	306.064,61	313.337,80
4.	Gradnja	3.460.364,69	4.221.644,93
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	70.825,70	86.407,35
6.	Informiranje in obveščanje	409,83	500,00
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>3.990.835,72</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>817.922,85</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>4.808.758,57</b>

Tabela 18: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	827,11	1.009,08
2.	Projektna dokumentacija	80.620,09	98.784,32



3.	Odkup zemljišč	74.821,97	80.101,97
4.	Gradnja	1.452.354,47	1.771.872,45
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	26.479,89	32.305,47
6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,00
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>1.635.513,37</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>349.059,92</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.984.573,29</b>

#### 4.2.2.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 19: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00
2.	Projektna dokumentacija	282.636,13
3.	Odkup zemljišč	485.414,90
4.	Gradnja	6.176.394,40
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	122.367,13
6.	Informiranje in obveščanje	1.639,35
<b>SKUPAJ</b>		<b>7.071.525,91</b>

Tabela 20: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	315,31
2.	Projektna dokumentacija	29.611,38
3.	Odkup zemljišč	60.307,72
4.	Gradnja	747.253,18
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.564,80
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
<b>SKUPAJ</b>		<b>852.462,23</b>

Tabela 21: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	240,46
2.	Projektna dokumentacija	20.924,89



3.	Odkup zemljišč	44.220,60
4.	Gradnja	516.422,06
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	10.496,74
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
<b>SKUPAJ</b>		<b>592.714,59</b>

Tabela 22: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.691,12
2.	Projektna dokumentacija	151.479,77
3.	Odkup zemljišč	306.064,61
4.	Gradnja	3.460.364,69
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	70.825,70
6.	Informiranje in obveščanje	409,83
<b>SKUPAJ</b>		<b>3.990.835,72</b>

Tabela 23: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	827,11
2.	Projektna dokumentacija	80.620,09
3.	Odkup zemljišč	74.821,97
4.	Gradnja	1.452.354,47
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	26.479,89
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
<b>SKUPAJ</b>		<b>1.635.513,37</b>

#### 4.2.2.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 24: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	1.469.954,59
<b>SKUPAJ</b>		<b>1.469.954,59</b>

Tabela 25: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	179.464,72
<b>SKUPAJ</b>		<b>179.464,72</b>



Tabela 26: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	123.507,11
<b>SKUPAJ</b>		<b>123.507,11</b>

Tabela 27: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	817.922,84
<b>SKUPAJ</b>		<b>817.922,84</b>

Tabela 28: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	349.059,92
<b>SKUPAJ</b>		<b>349.059,92</b>

#### 4.2.2.4 Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah

Tabela 29: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - skupaj

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	285.710,12	1.890.448,14	4.895.367,65
Neupravičeni stroški	64.478,55	415.898,59	989.577,45
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>350.188,67</b>	<b>2.306.346,73</b>	<b>5.884.945,10</b>

Tabela 30: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	29.926,69	228.750,31	593.785,23
Neupravičeni stroški	7.374,60	50.325,07	121.765,05
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>37.301,29</b>	<b>279.075,38</b>	<b>715.550,28</b>



Tabela 31: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Hajdina

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,000	1,000
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	21.165,35	158.280,56	413.268,68
Neupravičeni stroški	5.060,15	34.821,72	83.625,24
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>26.225,50</b>	<b>193.102,28</b>	<b>496.893,92</b>

Tabela 32: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Kidričevo

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,000	1,000
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	153.170,88	1.059.562,04	2.778.102,80
Neupravičeni stroški	33.697,60	233.103,65	551.121,59
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>186.868,48</b>	<b>1.292.665,69</b>	<b>3.329.224,39</b>

Tabela 33: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Majšperk

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,000	1,000
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	81.447,20	443.855,23	1.110.210,94
Neupravičeni stroški	18.346,20	97.648,15	233.065,57
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>99.793,40</b>	<b>541.503,38</b>	<b>1.343.276,52</b>

#### 4.2.3 Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška

Skladno z metodologijo so tekoče cene izračunane tako, da so stalne cene povečane za odstotek dejanske oz. predvidene inflacije. Upoštevane so inflacijske stopnje, kot so opredeljene v Poletni napovedi gospodarskih gibanj 2020, ki jo je izdelal Urad RS za makroekonomske analize in razvoj (junij 2020). Uporabljene so inflacijske stopnje (povprečna letna inflacija) v naslednjih višinah:

- 2021: 1,7 % (napoved UMAR),
- 2022: 1,7 % (napoved UMAR).



#### 4.2.3.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 34: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00	3.750,28
2.	Projektna dokumentacija	282.636,13	346.438,39
3.	Odkup zemljišč	502.059,29	522.111,94
4.	Gradnja	6.356.141,68	7.754.492,85
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	125.928,29	153.632,52
6.	Informiranje in obveščanje	1.681,40	2.051,31
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>7.271.520,79</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>1.510.956,50</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>8.782.477,29</b>

Tabela 35: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	315,31	384,68
2.	Projektna dokumentacija	29.611,38	36.916,61
3.	Odkup zemljišč	62.375,61	66.926,48
4.	Gradnja	768.999,97	938.179,96
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.988,67	18.286,18
6.	Informiranje in obveščanje	420,35	512,83
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>876.711,29</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>184.495,45</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.061.206,74</b>

Tabela 36: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	240,46	293,36
2.	Projektna dokumentacija	20.924,89	25.932,14
3.	Odkup zemljišč	45.736,88	48.255,03
4.	Gradnja	531.451,13	648.370,38
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	10.802,22	13.178,70
6.	Informiranje in obveščanje	420,35	512,82



<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>	<b>609.575,93</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>		<b>126.966,50</b>
<b>SKUPAJ</b>		<b>736.542,43</b>

Tabela 37: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo

<b>VRSTA DELA</b>		<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>Z DDV in drugimi davki</b>
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.691,12	2.063,16
2.	Projektna dokumentacija	151.479,77	184.805,32
3.	Odkup zemljišč	316.559,26	324.081,84
4.	Gradnja	3.561.069,26	4.344.504,50
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	72.886,88	88.922,00
6.	Informiranje in obveščanje	420,35	512,83
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>4.104.106,64</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>840.783,01</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>4.944.889,65</b>

Tabela 38: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk

<b>VRSTA DELA</b>		<b>Vrednost brez DDV</b>	<b>Z DDV in drugimi davki</b>
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	827,11	1.009,08
2.	Projektna dokumentacija	80.620,09	98.784,32
3.	Odkup zemljišč	77.387,54	82.848,59
4.	Gradnja	1.494.621,32	1.823.438,01
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	27.250,52	33.245,64
6.	Informiranje in obveščanje	420,35	512,83
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>1.681.126,93</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>358.711,54</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>2.039.838,47</b>





#### 4.2.3.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 39: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00
2.	Projektna dokumentacija	282.636,13
3.	Odkup zemljišč	502.059,29
4.	Gradnja	6.356.141,68
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	125.928,29
6.	Informiranje in obveščanje	1.681,40
<b>SKUPAJ</b>		<b>7.271.520,79</b>

Tabela 40: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	315,31
2.	Projektna dokumentacija	29.611,38
3.	Odkup zemljišč	62.375,61
4.	Gradnja	768.999,97
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.988,67
6.	Informiranje in obveščanje	420,35
<b>SKUPAJ</b>		<b>876.711,29</b>

Tabela 41: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	240,46
2.	Projektna dokumentacija	20.924,89
3.	Odkup zemljišč	45.736,88
4.	Gradnja	531.451,13
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	10.802,22
6.	Informiranje in obveščanje	420,35
<b>SKUPAJ</b>		<b>609.575,93</b>



Tabela 42: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.691,12
2.	Projektna dokumentacija	151.479,77
3.	Odkup zemljišč	316.559,26
4.	Gradnja	3.561.069,26
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	72.886,88
6.	Informiranje in obveščanje	420,35
<b>SKUPAJ</b>		<b>4.104.106,64</b>

Tabela 43: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	827,11
2.	Projektna dokumentacija	80.620,09
3.	Odkup zemljišč	77.387,54
4.	Gradnja	1.494.621,32
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	27.250,52
6.	Informiranje in obveščanje	420,35
<b>SKUPAJ</b>		<b>1.681.126,93</b>

#### 4.2.3.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 44: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	1.510.956,50
<b>SKUPAJ</b>		<b>1.510.956,50</b>

Tabela 45: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	184.495,45
<b>SKUPAJ</b>		<b>184.495,45</b>

Tabela 46: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	126.966,50
<b>SKUPAJ</b>		<b>126.966,50</b>



Tabela 47: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	840.783,01
<b>SKUPAJ</b>		<b>840.783,01</b>

Tabela 48: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	358.711,54
<b>SKUPAJ</b>		<b>358.711,54</b>

#### 4.2.3.4 Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah

Tabela 49: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,017</b>	<b>1,017</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	285.710,12	1.922.585,75	5.063.224,92
Neupravičeni stroški	64.478,55	422.968,86	1.023.509,09
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>350.188,67</b>	<b>2.345.554,61</b>	<b>6.086.734,01</b>

Tabela 50: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,017</b>	<b>1,017</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	29.926,69	235.406,77	611.377,83
Neupravičeni stroški	7.374,60	51.789,49	125.331,36
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>37.301,29</b>	<b>287.196,26</b>	<b>736.709,19</b>



Tabela 51: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Hajdina

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,017	1,017
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	21.165,35	162.886,18	425.524,40
Neupravičeni stroški	5.060,15	35.834,94	86.071,41
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>26.225,50</b>	<b>198.721,12</b>	<b>511.595,81</b>

Tabela 52: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Kidričevo

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,017	1,017
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	153.170,88	1.067.521,07	2.883.414,69
Neupravičeni stroški	33.697,60	234.854,66	572.230,75
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>186.868,48</b>	<b>1.302.375,73</b>	<b>3.455.645,44</b>

Tabela 53: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Majšperk

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,017	1,017
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	81.447,20	456.771,73	1.142.908,00
Neupravičeni stroški	18.346,20	100.489,77	239.875,57
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>99.793,40</b>	<b>557.261,50</b>	<b>1.382.783,57</b>



## 5 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

### 5.1 Vpliv projekt na okolje

Presoja vplivov posameznega projekta na okolje je eden izmed pomembnejših elementov investicije. Za investicijski projekt, ki je predmet IP, v skladu z 51.1 členom Zakona o varstvu okolja<sup>2</sup> nista potrebni izdelava presoje vplivov na okolje in pridobitev okoljevarstvenega soglasja.

Pri projektiranju so bila upoštevana vsa določila veljavnih predpisov, ki se nanašajo na ustrezne ukrepe za varovanje okolja in trajnostno rabo naravnih dobrin ter zagotavljajo ustrezno varstvo zraka in tal, zaščitne ukrepe za preprečevanje prekomernega hrupa v naravnem in bivalnem okolju ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Na podlagi znanih dejstev v nadaljevanju povzemamo ukrepe predmetne investicije, vezane na varstvo okolja glede:

- učinkovitosti izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- okoljske učinkovitosti (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količine odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- trajnostne dostopnosti (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza), dostopa za invalide, kolesarje itd.,
- zmanjšanja vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oz. strokovnih ocen vplivov na okolje za posege, kjer je to potrebno),
- ohranjanja biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev,
- zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in
- sposobnosti odzivanja na vplive podnebnih sprememb.

V času predvidenih investicijsko-vzdrževalnih del in gradnje na infrastrukturi za kolesarje bodo zagotovljeni vsi potrebni varnostni ukrepi in takšna organizacija gradbišč, da bo preprečeno onesnaženje okolja in voda, ki bi nastalo zaradi transporta, rušenja, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi, oz. bo v primeru nezgod zagotovljeno takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev. Po končanih delih bodo odstranjeni vsi za potrebe del postavljeni provizoriji in vsi ostanki deponij.

Objekti bodo namenjeni povečanju trajnostne dnevne mobilnosti občanov vsakodnevnega kolesarjenja na javnih kolesarskih površinah, zato pri bodočem obratovanju niso pričakovani vplivi na

---

<sup>2</sup> Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNORG in 84/18 – ZIURKOE



okolje, ki bi presegali zakonsko določene normative za zrak, vodo, tla in hrup. Za okolje obremenilne dejavnosti niso predvidene. Nasprotno, po izgradnji kolesarskega omrežja je pričakovati večjo frekvenco kolesarjenja na predmetni trasi na račun znižanja uporabe osebnih vozil, kar bo dolgoročno prispeva k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje. Iz navedenega lahko sklepamo, da so predvideni posegi sprejemljivi posegi v okolje.

Tabela 54: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

Učinkovitost izrabe naravnih virov	
<b>V času načrtovanja</b>	Predmet naložbe predstavlja izgradnjo kolesarskega omrežja na območju štirih (4) občin, kar bo prispevalo k učinkovitejši rabi obstoječih notranjih površin in prostorskih potencialov Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk. Ob načrtovanju kolesarske povezave se posebna skrb nameni varovanju tal. Posegi v tla se izvajajo tako, da bodo prizadete čim manjše površine tal ter da se preprečiti odtekanje vod na kmetijsko obdelovalne površine.
<b>V času izvajanja</b>	V času gradnje se upoštevajo vsi veljavni predpisi. Začasne prometne in gradbene površine ter deponije odpadnega in gradbenega materiala se uporabijo obstoječe infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kakovostna. Pri gradnji se uporabljajo transportna sredstva in gradbeni stroji, ki so tehnično brezhibni ter le materiali, za katera obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje. Po končani gradnji se odstrani vse za potrebe gradnje postavljene provizorije in ostanke začasnih deponij.
<b>V času obratovanja</b>	Izvaja se redno vzdrževanje, s katerim se zagotavlja trajnost izgrajene kolesarske infrastrukture ter na ta način preprečuje nove posege. Zaradi nove kolesarske infrastrukture se dolgoročno predvideva zmanjšanje avtomobilskega prometa in s tem nižja poraba fosilnih goriv.
Trajnostna dostopnost	
<b>V času načrtovanja</b>	Izgradnja kolesarskega omrežja se načrtuje skladno s predpisi, zlasti Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017 in novimi pravilniki za kolesarske povezave in kolesarske površine. S tem se povečujeta varnost in udobnost infrastrukture ter zagotavlja trajnostna dostopnost kolesarskega omrežja najširši skupini uporabnikov.
<b>V času izvajanja</b>	V času izvajanja del posamezni odseki obravnavane trase ne bodo v celoti dostopni za javnost zaradi zagotavljanja varnosti, za kar bodo zagotovljene ustrezne rešitve. Omogočen bo dostop za potrebe gradnje in intervencije.
<b>V času obratovanja</b>	Po izgradnji bo vzpostavljeno javno kolesarsko omrežje prosto dostopno za vse skupine občanov. Bistveno bodo izboljšani pogoji in varnost za kolesarjenje med mestnim središčem Ptuja in sosednjimi občinami Hajdina, Kidričevo in Majšperk. Pričakuje se zmanjšana raba motoriziranih vozil za opravke in dnevno mobilnost na relaciji Ptuj – Kidričevo – Majšperk in Ptuj – Kidričevo – Pragersko.



Zmanjšanje vplivov na okolje	
<b>V času načrtovanja</b>	Obravnavani posegi ne spadajo med posege v prostor, za katere je treba izvesti postopek presoje vplivov na okolje ali pridobiti okoljevarstveno soglasje. Pri načrtovanju se posebna pozornost posveča odvajanju padavinske vode iz utrjenih površin. Odtoki iz utrjenih površin bodo urejeni tako, da ne bo prihajalo do onesnaženja in iztoka nevarnih snovi v podtalje in vode. Padavinske in ciste zaledne vode se odvajajo oziroma ponikajo, ne da bi ob tem prišlo do erodiranja, zamakanja ali poplavljanja okoliških površin ali poškodb na vodotokih ali objektih javne infrastrukture. Javna razsvetljava, fekalna in meteorna kanalizacija ter vodovodi so načrtovani skladno s predpisi in standardi.
<b>V času izvajanja</b>	Zagotovljen bo strokovni nadzor nad izvajanjem investicije. Pri gradnji bodo upoštevani vsi relevantni okoljevarstveni predpisi in določbe. Izvajali se bodo potrebni okoljevarstveni ukrepi za čim manjšo obremenitev okolja ter je potrebno zagotoviti, da ne bo prišlo do poslabšanja razmer v obstoječih naseljih.
<b>V času obratovanja</b>	Izvaja se redno vzdrževanje kolesarske, s čimer se zagotavlja trajnost izgrajene infrastrukture in preprečuje negativne vplive na okolje.
Okoljska učinkovitost	
<b>V času načrtovanja</b>	S projektno dokumentacijo so predlagane tehnološke rešitve kolesarske infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi. Zbiranje in odvoz smeti sta predvidena v skladu s predpisi.
<b>V času izvajanja</b>	V času gradnje je potrebno ravnati z odpadki v skladu z veljavnimi predpisi. Zaradi izvajanja gradbenih del na obravnavanem območju pričakujemo nekoliko povečan hrup in onesnaženost zraka s prašnimi delci ter emisije iz prometa zaradi obratovanja gradbenih strojev in prometa s tovornimi vozili. Glede na obseg bodo omenjeni vplivi zmerni. Predvidena je ponovna uporaba izkopane zemljine, kjer je možno.
<b>V času obratovanja</b>	Vzpostavljeno bo redno vzdrževanje in upravljanje vseh novih javnih kolesarskih površinah. Na vseh območjih kolesarskih povezav je predvideno zbiranje odpadkov v skladu s predpisi.
Ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev	
<b>V času načrtovanja</b>	Vsi posegi se načrtujejo tako, da ne pride do poslabšanja vodnega režima in stanja voda, da se ohranja naravne procese, omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda in ohranjanje naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov, tako v fazi gradnje, kot v fazi uporabe.
<b>V času izvajanja</b>	Pri izvedbi gradbenih del se upošteva smernice in pogoje soglasodajalcev. Predvidena je uporaba izkopane zemljine. V območju obdelave se med gradnjo material, ki dokazano ustreza in je primeren za vgradnjo, deponira na parceli ali na začasni deponiji izvajalca gradbenih del (odstranjen humus, rastline, nasipni material). Preostali potrebni material se zagotovi s



	stranskega odvzema, morebitni višek materiala, pa se ustrezno razprostre po brežinah in v soglasju z lastniki po bližnji okolici. Ves neustrezen material (odstranjena voziščna konstrukcija, prometna signalizacija in oprema, drogovci cestne razsvetljave, ...) se ustrezno prepelje in deponira na najbližji deponiji gradbenega materiala.
<b>V času obratovanja</b>	V času obratovanja se posveča pozornost rednemu urejanju in vzdrževanju zelenega pasu ob kolesarski infrastrukturi.
<b>Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov</b>	
<b>V času načrtovanja</b>	Kolesarsko omrežje se načrtuje tudi z namenom uresničevanja podnebnih ciljev in zmanjševanja toplogrednih plinov, kot je to opredeljeno v strategijah Mestne občine Ptuj: CPS. S projektno dokumentacijo so predlagane tehnološke rešitve infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi.
<b>V času izvajanja</b>	Vsi gradbeni stroji in naprave morajo biti skladni in delovati z veljavnimi predpisi.
<b>V času obratovanja</b>	Posredno z zgrajeno kolesarsko infrastrukturo in večjo uporabo kolesa za dnevno migracijo pričakujemo znižanje uporabe osebnih vozil na kratke razdalje ter posledično zmanjševanje emisij toplogrednih plinov.
<b>Sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb</b>	
<b>V času načrtovanja</b>	Izgradnja kolesarskega omrežja se načrtuje tudi z namenom uresničevanja podnebnih ciljev in zmanjševanja toplogrednih plinov, kot je to opredeljeno v strategijah Mestne občine Ptuj (CPS, LEK). Kolesarsko omrežje se načrtuje ob upoštevanju večjih tveganj podnebnih sprememb (ujme). S projektno dokumentacijo bodo predlagane tehnološke rešitve kolesarske infrastrukture, ki so v skladu s pozitivno okoljsko zakonodajo in veljavnimi normativi, smernicami in standardi.
<b>V času izvajanja</b>	Čas gradnje se prilagaja eventualnim tveganjem izrednih podnebnih situacij.
<b>V času obratovanja</b>	Zagotavlja se redno vzdrževanje, še posebej pa se skrb nameni vzdrževanju odvodnjavanja na kolesarskem oz. prometnem omrežju.





## 6 ANALIZA LOKACIJE

### 6.1 Lokacija projekta

Lokacija: Predmetna povezava se nahaja v Podravski razvojni regiji na območju Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk. Gre za eno pomembnejših povezav med mestnim središčem Ptuja (avtobusna postaja, upravni center, storitvene dejavnosti, šole, industrijske in poslovne cone) s sosednjimi občinami.

Kolesarska povezava poteka po prometno precej frekventnem območju občin. Na kolesarsko povezavo gravitira precej stanovanjskih naselij. Povezava je zaradi naselij, ki jih povezuje s pomembnimi storitvenimi dejavnostmi, proizvodnimi dejavnostmi in občinskim središčem aktualna oboje smerno.

#### Lastništvo

Na obeh odsekih kolesarske povezave bodo Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk pridobile pravico gradnje, bodisi z odkupom zemljišč bodisi na podlagi podpisanih služnostnih pogodb. V posameznih primerih pa so sodelujoče občine že lastnik parcel, po katerih bo potekala kolesarska povezava. Seznam vseh parcel in lastnikov je razviden iz seznama parcel, ki se nahaja v prilogi 1.

V nadaljevanju prikazujemo potek kolesarske povezave.



## 7 ANALIZA ZAPOSLENIH

V okviru predmetnega projekta niso predvidene nove zaposlitve pri investitorjih. Prav tako se v času izvajanja projekta ne predvidevajo dodatne zaposlitve; pripravo in izvedbo projekta bodo izvedli člani projektne skupine, ki so pri investitorjih že zaposleni. V fazi obratovanja novo zgrajene infrastrukture prav tako ni predvidena nobena nova zaposlitev, pač pa se bo izvajalo skladno z obstoječo prakso in obstoječimi zaposlenimi.

Različica brez investicije pomeni, da posrednih priložnosti za dodatno zaposlovanje v sektorju povezanim s kolesarjenjem (pr. servisi za kolesa, izposoja koles...) ne bo. Po kriteriju potenciala za ustvarjanje novih zaposlitvenih možnosti je tako varianta z investicijo bolj upravičena.



## 8 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO RAZIČICAH

### 8.1 Časovni načrt s popisom aktivnosti

Tabela 55: Časovni načrt s popisom aktivnosti

Leto	2018				2019				2020				2021				2020				2023
Kvartal	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I
<b>0. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI</b>																					
DIIP																					
Projektna, investicijska in druga pripravljalna dokumentacija																					
Priprava vloge, študije in drugih strokovnih podlag																					
Pridobitev manjkajočih zemljišč																					
Izvedba javnih naročil za gradnjo, nadzor in oddajo storitev																					
<b>I. IZVEDBA</b>																					
Izvedba projekta																					
<b>II. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI</b>																					
Storitve nadzora, inženiring																					
Komuniciranje in informiranje																					
Vodenje in administracija																					
Tehnični prevzem																					
Zaključno poročilo z izvedenimi plačili																					



## 9 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH RAZLIČIC

Projekt je predviden za financiranje iz sredstev EU iz Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP), četrta prednostna os "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematski cilj 4 "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", 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".

Projekt »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo – Majšperk« je uvrščen v Dogovor za razvoj Podravske razvojne regije je projekt uvrščen sklenjenim med Ministrstvom za gospodarski razvoj in tehnologijo in Razvojnim svetom Podravske regije, ki za sofinanciranje projekta zagotavlja sredstva EU in proračuna RS v skupni višini 4.130.017,55 EUR. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

Tabela 56: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - skupaj

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>3.304.014,05</b>	0,00	991.204,21	2.312.809,84	37,62%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>826.003,50</b>	0,00	247.801,05	578.202,45	9,41%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	<b>452.401,86</b>	29.926,69	108.113,94	314.361,23	5,15%
Občina Hajdina – Upravičeni stroški	<b>288.388,16</b>	21.165,35	66.529,85	200.692,96	3,28%
Občina Kidričevo – Upravičeni stroški	<b>1.832.604,65</b>	153.170,88	386.070,48	1.293.363,29	20,87%
Občina Majšperk – Upravičeni stroški	<b>568.108,57</b>	81.447,20	122.866,22	363.795,15	6,47%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	<b>184.495,45</b>	7.374,60	51.789,49	125.331,36	2,10%
Občina Hajdina – Neupravičeni stroški	<b>126.966,50</b>	5.060,15	35.834,94	86.071,41	1,45%
Občina Kidričevo – Neupravičeni stroški	<b>840.783,01</b>	33.697,60	234.854,66	572.230,75	9,57%
Občina Majšperk – Neupravičeni stroški	<b>358.711,54</b>	18.346,20	100.489,77	239.875,57	4,08%
<b>SKUPAJ</b>	<b>8.782.477,29</b>	<b>350.188,67</b>	<b>2.345.554,61</b>	<b>6.086.734,01</b>	<b>100,00%</b>



Investicija bo v celoti zaključena in zadnji zahtevek za izplačilo nepovratnih sredstev posredovan na Ministrstvo za infrastrukturo do 30.06.2023.

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bodo občine za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk« črpale iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 4.130.017,55 EUR.

Občine bodo za investicijo zagotovile sredstva v višini 3.141.503,24 EUR za upravičene stroške in 1.510.956,50 EUR za neupravičene stroške.

Tabela 57: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Mestna občina Ptuj

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>339.447,55</b>	0,00	101.834,27	237.613,28	31,99%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>84.861,88</b>	0,00	25.458,56	59.403,32	8,00%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	<b>452.401,86</b>	29.926,69	108113,94	314361,23	42,63%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	<b>184.495,45</b>	7.374,60	51.789,49	125.331,36	17,38%
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.061.206,74</b>	<b>37.301,29</b>	<b>287.196,26</b>	<b>736.709,19</b>	<b>100,00%</b>

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Mestna občina Ptuj za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 424.309,43 EUR.

Mestna občina Ptuj bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 452.401,86 EUR za upravičene stroške in 184.495,45 EUR za neupravičene stroške.

Tabela 58: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Hajdina

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>256.950,22</b>	0,00	77.085,07	179.865,15	34,89%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>64.237,55</b>	0,00	19.271,27	44.966,29	8,72%
Občina Hajdina – Upravičeni stroški	<b>288.388,16</b>	21.165,35	66.529,85	200.692,96	39,15%



Občina Hajdina – Neupravičeni stroški	<b>126.966,50</b>	5.060,15	35.834,94	86.071,41	17,24%
<b>SKUPAJ</b>	<b>736.542,43</b>	<b>26.225,50</b>	<b>198.721,12</b>	<b>511.595,81</b>	<b>100,00%</b>

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Občina Hajdina za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 321.187,77 EUR.

Občina Hajdina bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 288.388,16 EUR za upravičene stroške in 126.966,50 EUR za neupravičene stroške.

Tabela 59: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Kidričevo

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>1.817.201,59</b>	0,00	545.160,47	1.272.041,12	36,75%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>454.300,40</b>	0,00	136.290,12	318.010,28	9,19%
Občina Kidričevo – Upravičeni stroški	<b>1.832.604,65</b>	153.170,88	386.070,48	1.293.363,29	37,06%
Občina Kidričevo – Neupravičeni stroški	<b>840.783,01</b>	33.697,60	239.887,37	567.198,04	17,00%
<b>SKUPAJ</b>	<b>4.944.889,65</b>	<b>186.868,48</b>	<b>1.302.375,73</b>	<b>3.455.645,44</b>	<b>100,00%</b>

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Občina Kidričevo za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 2.271.501,99 EUR.

Občina Kidričevo bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 1.832.604,65 EUR za upravičene stroške in 840.783,01 EUR za neupravičene stroške.

Tabela 60: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Majšperk

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>890.414,69</b>	0,00	267.124,41	623.290,28	43,65%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>222.603,67</b>	0,00	66.781,10	155.822,57	10,91%



Občina Majšperk – Upravičeni stroški	<b>568.108,57</b>	81.447,20	122.866,22	363.795,15	27,85%
Občina Majšperk – Neupravičeni stroški	<b>358.711,54</b>	18.346,20	100.489,77	239.875,57	17,59%
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.039.838,47</b>	<b>99.793,40</b>	<b>557.261,50</b>	<b>1.382.783,57</b>	<b>100,00%</b>

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Občina Majšperk za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 2.271.501,99 EUR.

Občina Majšperk bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 1.832.604,65 EUR za upravičene stroške in 840.783,01 EUR za neupravičene stroške.



## 10 FINANČNI IN EKONOMSKI KAZALNIKI

### 10.1 Finančna analiza

Cilj finančne analize investicije je ocena finančne donosnosti neposredne naložbe brez stranskih vplivov in učinkov.

V finančni analizi bomo upoštevali naslednje podatke:

- Ekonomska doba investicije je ocenjena na 30 let;
- Uporabljena je 4-odstotna finančna diskontna stopnja;
- V prikazu denarnega/finančnega toka je upoštevana vrednost v stalnih cenah z DDV in brez nepredvidenih del;
- Izvedba investicije je načrtovana v obdobju 2020-2022, doba obratovanja do leta 2050;
- ocenjeni **strošek investicije** v višini **8.541.480,50** EUR po stalnih cenah z DDV,
- **prihodki projekta**: V dobi obratovanja bo vsa novo zgrajena infrastruktura za vse uporabnike brezplačna, zato se ne predvideva realizacija kakršnihkoli prihodkov;
- **stroški vzdrževanja kolesarske povezave**: So izračunani na podlagi dolžine kolesarske povezave (26.851 m) in povprečnega stroška vzdrževanja 1 EUR/meter kolesarske povezave.
- **Preostanek vrednosti**: skladno z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014 se preostala vrednost naložbe vključi v izračun diskontiranega neto prihodka operacije le, če prihodki presegajo stroške projekta. V predmetnem projektu je neto denarni tok celotno referenčno obdobje negativen, kar pomeni, da v celotnem obdobju obratovalni stroški presegajo prihodke projekta (ki jih niti ni predvidenih). Skladno z navedenim zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun diskontiranega neto prihodka operacije.

Na podlagi navedenih predpostavk je bila ugotovljena finančna donosnost investicije, ki je izdelana s pomočjo:

- Finančne neto sedanje vrednosti;

Kriterij presoje: V primeru, da je finančna neto sedanja vrednost (NPV/C) negativna, se lahko predlaga sofinanciranje iz EU skladov.

- Finančne interne stopnje donosnosti (FRR/C);

Kriterij presoje: projekt je upravičen do sofinanciranja, kadar je interna stopnja donosnosti nižja od diskontne stopnje (4%), ob čemer je potrebno izpostaviti, da zaradi negativnega neto denarnega toka skozi celotno referenčno obdobje izračun finančne interne stopnje donosnosti ni mogoč, kar pomeni, da je zagotovo nižja od diskontne stopnje.





### 10.1.1 Projekcija stroškov

Tabela 61: Projekcija operativnih stroškov

Leto	Operativni stroški	
	Vzdrževanje kolesarske povezave	Skupaj
2020	0	0
2021	0	0
2022	0	0
2023	26.851	26.851
2024	26.851	26.851
2025	26.851	26.851
2026	26.851	26.851
2027	26.851	26.851
2028	26.851	26.851
2029	26.851	26.851
2030	26.851	26.851
2031	26.851	26.851
2032	26.851	26.851
2033	26.851	26.851
2034	26.851	26.851
2035	26.851	26.851
2036	26.851	26.851
2037	26.851	26.851
2038	26.851	26.851
2039	26.851	26.851
2040	26.851	26.851
2041	26.851	26.851
2042	26.851	26.851
2043	26.851	26.851
2044	26.851	26.851
2045	26.851	26.851
2046	26.851	26.851
2047	26.851	26.851
2048	26.851	26.851
2049	26.851	26.851
2050	26.851	26.851
<b>Skupaj</b>	<b>751.825</b>	<b>751.825</b>



## 10.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza

Tabela 62: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostank vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano - 4% (€)		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
								A	C+D-B	(C+D-B)-A
2020	0	350.189	0	0	0	0	-350.189	350.189	0	-350.189
2021	1	2.306.347	0	0	0	0	-2.306.347	2.217.641	0	-2.217.641
2022	2	5.884.945	0	0	0	0	-5.884.945	5.440.963	0	-5.440.963
2023	3	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-23.870	-23.870
2024	4	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-22.952	-22.952
2025	5	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-22.069	-22.069
2026	6	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-21.221	-21.221
2027	7	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-20.404	-20.404
2028	8	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-19.620	-19.620
2029	9	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-18.865	-18.865
2030	10	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-18.139	-18.139
2031	11	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-17.442	-17.442
2032	12	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-16.771	-16.771
2033	13	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-16.126	-16.126
2034	14	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-15.506	-15.506
2035	15	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-14.909	-14.909
2036	16	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-14.336	-14.336



<b>2037</b>	17	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-13.785	-13.785
<b>2038</b>	18	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-13.254	-13.254
<b>2039</b>	19	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-12.745	-12.745
<b>2040</b>	20	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-12.254	-12.254
<b>2041</b>	21	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-11.783	-11.783
<b>2042</b>	22	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-11.330	-11.330
<b>2043</b>	23	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-10.894	-10.894
<b>2044</b>	24	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-10.475	-10.475
<b>2045</b>	25	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-10.072	-10.072
<b>2046</b>	26	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-9.685	-9.685
<b>2047</b>	27	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-9.312	-9.312
<b>2048</b>	28	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-8.954	-8.954
<b>2049</b>	29	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-8.610	-8.610
<b>2050</b>	30	0	26.851	0	0	-26.851	-26.851	0	-8.279	-8.279
<b>Skupaj</b>		<b>8.541.480</b>	<b>751.825</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-751.825</b>	<b>-9.293.305</b>	<b>8.008.792</b>	<b>-413.663</b>	<b>-8.422.455</b>
Skupaj diskontirano		8.008.792	413.663	0	0	-413.663	-8.422.455			

Obrazložitev:

- Skladno z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014 se preostala vrednost naložbe vključi v izračun diskontiranega neto prihodka operacije le, če prihodki presegajo stroške projekta. V predmetnem projektu je neto denarni tok celotno referenčno obdobje negativen, kar pomeni, da v celotnem obdobju obratovalni stroški presegajo prihodke projekta (ki jih niti ni predvidenih). Skladno z navedenim zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun diskontiranega neto prihodka operacije.
- Glede na vrsto investicije smo upoštevali 4% stopnjo za diskontiranje
- V investicijo niso vključena nepovratna sredstva
- Denarni tok je v finančni analizi negativen



### 10.1.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi

Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti na podlagi podatkov iz zgornje preglednice in še z nekaterimi vhodnimi podatki je sledeč:

- vrednost investicije= 8.541.480,50 EUR,
- ekonomska doba investicije  $i = 30$  let,
- diskontna stopnja  $p = 4\%$ .

$$FNSV = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = -8.422.455$$

Kot pričakovano je finančna neto sedanja vrednost investicije negativna in znaša -8.422.455 €, finančna stopnja donosnosti pa je prav tako negativna.

#### Finančna interna stopnja donosnosti

FIRR= negativna

#### Relativna neto sedanja vrednost

RNSV= -1,052

Obrazložitev:

- Finančna neto sedanja vrednost ima oznaka FNSV,
- V osnovnem izračunu je FNSV negativna in znaša **-8.422.455 EUR**,
- Eno od najpogosteje uporabljenih meril za presojanje smiselnosti investicijskega projekta je njegova neto sedanja vrednost ali čista sedanja vrednost. Višina neto sedanje vrednosti je neposredno odvisna od uporabljene obrestne mere kot cene kapitala oziroma od uporabljenega pripadajočega diskontnega faktorja  $1+i$ , s katerim reduciramo bodoče finančne tokove na začetni trenutek. V našem konkretnem zgledu smo vzeli obrestno mero 4 % letno. (Diskontna stopnja je letna odstotna mera, po kateri se sedanja vrednost denarne enote v naslednjih letih zmanjšuje s časom),
- Finančna interna stopnja donosa ima oznako FIRR,
- Upoštevajoč investicijsko vrednost, prihodke in stroške poslovanja smo za izračun FIRR v nadaljevanju uporabili ekonomsko dobo trajanja projekta 30 let,
- Pri uporabljeni diskontni stopnji, ki je po stalnih cenah 4% iščemo v nadaljevanju projekta pozitivno neto sedanja vrednost in interno stopnjo donosnosti višjo od uporabljene individualne diskontne stopnje 4%, s čimer bo investicija v tem primeru upravičena in ekonomsko smiselna.



#### 10.1.4 Izračun finančne vrzeli

##### IZRAČUN NAJVIŠJEGA ZNESKA SUBVENCije

Tabela 63: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

	Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti
Skupni investicijski stroški		8.541.480,50
Od tega upravičeni stroški (EC)		<b>7.271.520,79</b>
Diskontirani inv. stroški (DIC)	8.008.792,31	
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-413.663,01	

		DNR>0		DNR<0
1 a	Upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	8.422.455,32		<b>8.008.792,31</b>
1 b	Finančna vrzel (R=EE/DIC):	105,17	%	<b>100,00</b>
2	Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	7.647.102,91		<b>7.271.520,79</b>
3 a	Najvišja stopnja sofinanciranja (CRpa):	100,00%	%	<b>100,00%</b>
3 b	Izračun najvišjega zneska (DA*Crpa):	7.647.102,91		<b>7.271.520,79</b>

Obrazložitev:

- Upravičeni stroški po tekočih cenah znašajo **7.271.520,79 EUR**
- Najvišja stopnja sofinanciranja znaša 100,00 % upravičenih stroškov
- DNR je manjši od 0 (nič)
- Glede na vse upoštevane prihodke iz naslova investicije in višino upravičenih izdatkov, finančno vrzel in DNR smo prišli do maksimalne subvencije **7.271.520,79 EUR**

##### IZRAČUN FINANČNE VRZELI

Za izračun finančne vrzeli smo upoštevali maksimalne upravičene izdatke investicije (EE), ki znašajo 8.008.792,31 EUR in jih razdelili z diskontiranimi investicijskimi stroški (DIC), ki znašajo 8.008.792,31 EUR in tako izračunali, da znaša finančna vrzel 100,00%.

##### KORAKI ZA DOLOČITEV ZNESKA SUBVENCije

1. korak: Izračun stopnje primanjkljaja v financiranju (R):

$$R = \text{maks. EE} / \text{DIC}$$

$$R = (8.008.792,31 / 8.008.792,31) * 100 = 100,00\%$$

Pri čemer so:



- maks. EE *najvišji upravičeni izdatki* = DIC-DNR
- DIC (*diskontirani stroški naložbe*),
- DNR (*diskontirani neto prihodki*) = diskontirani prihodki - diskontirani operativni stroški + diskontirana preostala vrednost

2. korak: Izračun zneska (DA) »decision amount«

$$DA=EC*R$$

$$DA=7.271.520,79*100,00\%=7.271.520,79$$

Pri čemer so:

- EC upravičeni stroški.

3. korak: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja:

$$\text{donacija} = DA * \text{maks. CRpa}$$

$$\text{donacija} = 7.271.520,79 * 100\% = 7.271.520,79$$

Pri čemer je:

- maks. CR najvišja stopnja sofinanciranja.

Finančna vrzel (R) je 100,00%, upravičeni izdatki (EE) znašajo **8.008.792,31** EUR, diskontirani investicijski stroški (DIC) pa **8.008.792,31** EUR.

Na podlagi tega znaša znesek DA **7.271.520,79** EUR in najvišji znesek sofinanciranja **7.271.520,79** EUR.



## 10.2 Ekonomska analiza in denarni tok

### 10.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro

Tabela 64: Projekcija prihodkov – javno dobro

Leto	Prihodki – javno dobro					Skupaj
	Korist št. 1	Korist št. 2	Korist št. 3	Korist št. 4	Korist št. 5	
2020	0	0	0	0	0	<b>0</b>
2021	0	0	0	642.221	0	<b>642.221</b>
2022	0	0	0	1.498.517	0	<b>1.498.517</b>
2023	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2024	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2025	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2026	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2027	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2028	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2029	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2030	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2031	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2032	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2033	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2034	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2035	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2036	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2037	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2038	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2039	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2040	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2041	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2042	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2043	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2044	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2045	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2046	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2047	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2048	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2049	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
2050	185.416	246.725	240.296	0	109.686	<b>782.122</b>
<b>Skupaj</b>	<b>5.191.648</b>	<b>6.908.300</b>	<b>6.728.282</b>	<b>2.140.738</b>	<b>3.071.198</b>	<b>24.040.167</b>



### **Obrazložitev:**

#### **Korist št. 1 – Zmanjšanje stroškov goriva in stroškov parkiranja zaradi zamenjave oblike prevoza na delo (z avta na kolo)**

Predpostavke	Enota	Višina
Ocenjeno število dnevni kolesarjev na povezavah	Št. kolesarjev	245
Povprečna dolžina opravljene kolesarske poti v km na dan (v obe smeri, upoštevano, da vsi ne vozijo celotne trase 2x 8 km)	Km	16
Število dni, primernih za kolesarjenje, v letu	Št. dni	140
Skupno število opravljenih kilometrov s kolesom namesto z avtomobilom	Km	548.800
Povprečna poraba l bencina/100 km	l/100km	7
Cena bencina	EUR	1
Letni prihranek na bencinu v EUR	EUR	38.416,00
50 % oseb/vozil plača parkirnino	Št. oseb	122,5
Povprečna cena parkiranja na leto (5 EUR/dan X 20 dni X 12)	EUR	1200
Letni prihranek na parkirnini v EUR	EUR	147.000,00
<b>SKUPAJ LETNI PRIHRANEK</b>	<b>EUR</b>	<b>185.416,00</b>

#### **Korist št. 2 – Zmanjšanje stroškov goriva zaradi zamenjave oblike prevoza po opravkih - upokojeanci (z avta na kolo)**

Predpostavke	Enota	Višina
Ocenjeno število dnevni kolesarjev na povezavah	Št. kolesarjev	1049
Povprečna dolžina opravljene kolesarske poti v km na dan (v obe smeri, upoštevano, da vsi ne vozijo celotne trase 2x 12 km)	Km	24
Število dni, primernih za kolesarjenje, v letu	Št. dni	140
Skupno število opravljenih kilometrov s kolesom namesto z avtomobilom	Km	3524640
Povprečna poraba l bencina/100 km	l/100km	7
Cena bencina	EUR	1
Letni prihranek na bencinu v EUR	EUR	246.724,80
<b>SKUPAJ LETNI PRIHRANEK</b>	<b>EUR</b>	<b>246.724,80</b>

#### **Korist št. 3 – Vpliv na zdravje**

Predpostavke	Enota	Višina
Število stalnih kolesarjev	Število	1294
Stroški zdravstvenega varstva (2015) – v RS (vir: NIJZ, statistični portal, julij 2018)	EUR	5.192.654.820
Število prebivalcev RS (vir: SURS, 2020)	Število	2.097.195
Povprečni letni strošek (2017) zdravstvenega varstva na prebivalca RS	EUR/preb.	2.476





7,5% vpliv kolesarjenja na krepitev zdravja in zmanjšanje stroškov zdravstvenega varstva	EUR/aktivnega	185,7
<b>VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI</b>	<b>EUR</b>	<b>240.296,00</b>

#### Korist št. 4 – Dodana vrednost v dejavnosti

Izvajanje projekta bo imelo neposreden vpliv na povečanje dodane vrednosti gradbene dejavnosti. Za izračun koristi iz naslova dodane vrednosti smo upoštevali korelacijske faktorje, in sicer znašajo za gradbena dela 34,66 %. Ocenjujemo, da bo korist iz naslova povečanja dodane vrednosti gradbene dejavnosti v letu 2021 znašala 642.221 EUR in v letu 2022 pa 1.498.517 EUR.

#### Korist št. 5 – Varnost udeležencev v prometu

Asfaltirana podlaga, dovolj široko vozišče kolesarske steze, urejeno odvodnjavanje in javna razsvetljava ter postavljena prometna signalizacija povečujejo varnost udeležencev v prometu. Prispevek k večji varnosti je ocenjen na 109.686 €/letno ter je natančneje predstavljen v nadaljevanju dokumenta.

Po podatkih Javne agencije RS za varnost prometa je število prometnih nesreč s kolesarji v letih od 2015 – 2019 na območju Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk naslednje:

*Tabela 65: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč*

Leto	Brez poškodbe	Lažje poškodbe	Hude poškodbe	Smrt	Skupaj
2015	2	16	2	0	<b>20</b>
2016	0	29	5	0	<b>34</b>
2017	2	15	6	1	<b>24</b>
2018	4	23	5	0	<b>32</b>
2019	2	18	2	0	<b>22</b>
<b>Skupaj</b>	<b>10</b>	<b>101</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>36</b>

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <http://nesrece.avp-rs.si>

Kot je razvidno iz tabele je največ kolesarjev bilo udeleženo v prometnih nesrečah v letu 2016 in 2018, najhuje pa je bilo v letu 2017 ko je 1 oseba umrla. Na podlagi zgoraj predstavljenih podatkov je v prej navedenih občinah, vsako leto v povprečju v prometnih nesrečah udeleženih 26,4 kolesarjev.

Na spletnih straneh Javne agencije RS za varnost prometa so objavljeni družbeno ekonomski stroški prometnih nesreč v Republiki Sloveniji, prikazano v spodnji tabeli.



Tabela 66: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče

	Brez poškodb	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Poškodba s smrtnim izidom
Stroški udeleženca	6.833	13.016	14.719	39.816
Stroški prometne nesreče	42	23.653	239.857	2.064.911
<b>Skupaj družbeno ekonomski stroški</b>	<b>6.875</b>	<b>36.669</b>	<b>254.576</b>	<b>2.104.727</b>

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, dostopna na: <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-strozkov-prometnih-nesrec/>.

#### Stroški udeleženca vključujejo:

- Medicinske stroške: prva pomoč in nujni prevoz, urgentno zdravljenje, hospitalno zdravljenje, ambulantno zdravljenje in rehabilitacija, domača nega, zdravila in pripomočki.
- Nemedicinsko rehabilitacijo: prilagoditev stanovanja za invalidne osebe, posebne zahteve za mobilnost invalidnih oseb, poklicna rehabilitacija, izobraževanje za otroke.
- Izgubljeno proizvodnjo (bruto ali neto): izgubljena proizvodnja zaposlenih oseb, izgubljena netržna proizvodnja (v gospodinjstvu, prostem času), bodoča ali potencialna izguba proizvodnje (otroci).
- Druge ekonomske stroške: obiski poškodovanih, izgubljena proizvodnja članov, gospodinjstva, prezgodnji pogreb, potrebna pomoč.
- Človeški stroški: izguba pričakovane preostale življenjske dobe, fizično in duševno trpljenje udeležencev (bolečina, žalovanje, psihične težave, trajne estetske posledice, zmanjšana kakovost življenja), duševno trpljenje sorodnikov in prijateljev udeležencev (bolečina, žalovanje, psihične težave, zmanjšana kakovost življenja).

#### Stroški prometne nesreče vključujejo:

- Materialno škodo: škoda na vozilih, škoda na cesti, škoda na zgradbah in objektih, škoda na osebni lastnini, škoda na blagu (pri tovornih vozilih), okoljska škoda.
- Administrativne stroške: policijski stroški (tudi zapor), stroški gasilcev, administrativni stroški zdravstvenega zavarovanja, administrativni stroški ostalih zavarovanj, pravniški stroški.
- Druge stroške: izguba zaradi zmanjšane uporabe kapitalnih dobrin (stroški najema), stroški zastojev (gorivo, čas, škodljive emisije motornih vozil), izguba proizvodnje zapornikov (v zaporu zaradi prometne nesreče).

Na podlagi podatkov o številu kolesarjev kot udeležencev v prometnih nesrečah in družbeno ekonomskih stroškov smo izračunali povprečni družbeno ekonomski strošek, ki zanaša 2.193.713,20 EUR/leto. Z izvedbo predmetne investicije, kateri glavni cilj je povečanje prometne varnosti kolesarjev se ocenjuje, da bo zaradi ustrezne prometne infrastrukture, prispevali k zmanjšanju tega stroška za 5%, kar na letni osnovi znes 109.685,66 EUR.



## 10.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza

Tabela 67: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Stroški Skupaj (€)	Prihodki -javna korist (€)	Ostank vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano 5% (€)		
									Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
									A	C+E-B	C+E-B-A
<b>2020</b>	0	350.189	0	350.189	0	0	0	-350.189	350.189	0	-350.189
<b>2021</b>	1	2.306.347	0	2.306.347	642.221	0	642.221	-1.664.125	2.196.521	611.640	-1.584.881
<b>2022</b>	2	5.884.945	0	5.884.945	1.498.517	0	1.498.517	-4.386.428	5.337.819	1.359.199	-3.978.620
<b>2023</b>	3	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	652.432	652.432
<b>2024</b>	4	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	621.364	621.364
<b>2025</b>	5	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	591.775	591.775
<b>2026</b>	6	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	563.595	563.595
<b>2027</b>	7	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	536.757	536.757
<b>2028</b>	8	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	511.198	511.198
<b>2029</b>	9	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	486.855	486.855
<b>2030</b>	10	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	463.671	463.671
<b>2031</b>	11	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	441.592	441.592
<b>2032</b>	12	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	420.563	420.563
<b>2033</b>	13	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	400.537	400.537
<b>2034</b>	14	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	381.463	381.463
<b>2035</b>	15	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	363.299	363.299
<b>2036</b>	16	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	345.999	345.999



<b>2037</b>	17	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	329.522	329.522
<b>2038</b>	18	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	313.831	313.831
<b>2039</b>	19	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	298.887	298.887
<b>2040</b>	20	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	284.654	284.654
<b>2041</b>	21	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	271.099	271.099
<b>2042</b>	22	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	258.189	258.189
<b>2043</b>	23	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	245.895	245.895
<b>2044</b>	24	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	234.185	234.185
<b>2045</b>	25	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	223.034	223.034
<b>2046</b>	26	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	212.413	212.413
<b>2047</b>	27	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	202.298	202.298
<b>2048</b>	28	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	192.665	192.665
<b>2049</b>	29	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	183.490	183.490
<b>2050</b>	30	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	174.753	174.753
<b>Skupaj</b>		<b>8.541.480</b>	<b>751.825</b>	<b>9.293.305</b>	<b>24.040.167</b>	<b>0</b>	<b>23.288.343</b>	<b>14.746.862</b>	<b>7.884.528</b>	<b>12.176.854</b>	<b>4.292.326</b>
Skupaj diskontirano		7.884.528	413.663	8.422.455	14.052.314	0	12.176.854	4.292.326			

Obrazložitev:

- Skladno z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014 se preostala vrednost naložbe vključi v izračun diskontiranega neto prihodka operacije le, če prihodki presegajo stroške projekta. V predmetnem projektu je neto denarni tok celotno referenčno obdobje negativen, kar pomeni, da v celotnem obdobju obratovalni stroški presegajo prihodke projekta (ki jih niti ni predvidenih). Skladno z navedenim zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun diskontiranega neto prihodka operacije.
- Glede na vrsto investicije smo upoštevali 5% stopnjo za diskontiranje.
- Denarni tok je v ekonomski analizi pozitiven.
- Doba vračanja investicije je 10,47 let.



### 10.2.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi

Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti na podlagi podatkov iz zgornje preglednice in še z nekaterimi vhodnimi podatki je sledeč:

- vrednost investicije = 8.541.480,50 €,
- ekonomska doba investicije  $i = 30$  let,
- diskontna stopnja  $p = 5\%$ .

$$\text{ENSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = 4.292.326$$

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 4.292.326 €, ekonomska stopnja donosnosti je prav tako pozitivna.

#### Ekonomska interna stopnja donosnosti

$$\text{EIRR} = 5,41\%$$

#### Relativna neto sedanja vrednost

$$\text{RNSV} = 0,54$$

#### Doba vračanja investicije

$$\text{DVI} = 10,47$$

Obrazložitev:

- Ekonomska doba projekta je bila narejena na 30 let
- Neto sedanja vrednost je ob uporabljeni 5% letni obrestni meri (diskontni stopnji) pozitivna
- Interna stopnja donosa je pri uporabljeni diskontni stopnji pozitivna in znaša 5,41 %
- Pomeni, da je interna stopnja donosnosti višja od uporabljene individualne diskontne stopnje, s čimer je investicija v tem primeru ekonomsko upravičena in nam pove, da vsaka enota vložnega kapitala ustvari 0,0541 enote akumulacije.



### 10.3 Denarni tokovi

Tabela 68: Denarni tok

Leto	Referenčna leta	ODLIVI			PRILIVI				Neto priliv	Kumulativna saldo
		Stroški investicije v tekočih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Plačilo anuitete kredita (€)	Prihodki (€)	Subvencija (€)	Proračun Občine (€)	DDV (€)		
		A	B	C	A	B	C	D		
<b>2020</b>	0	350.189	0	0	0	0	350.189	0	0	0
<b>2021</b>	1	2.345.555	0	0	0	1.239.005	1.106.549	0	0	0
<b>2022</b>	2	6.086.734	0	0	0	2.891.012	3.195.722	0	0	0
<b>2023</b>	3	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-26.851
<b>2024</b>	4	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-53.702
<b>2025</b>	5	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-80.553
<b>2026</b>	6	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-107.404
<b>2027</b>	7	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-134.254
<b>2028</b>	8	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-161.105
<b>2029</b>	9	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-187.956
<b>2030</b>	10	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-214.807
<b>2031</b>	11	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-241.658
<b>2032</b>	12	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-268.509
<b>2033</b>	13	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-295.360
<b>2034</b>	14	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-322.211



<b>2035</b>	15	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-349.061
<b>2036</b>	16	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-375.912
<b>2037</b>	17	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-402.763
<b>2038</b>	18	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-429.614
<b>2039</b>	19	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-456.465
<b>2040</b>	20	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-483.316
<b>2041</b>	21	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-510.167
<b>2042</b>	22	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-537.018
<b>2043</b>	23	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-563.868
<b>2044</b>	24	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-590.719
<b>2045</b>	25	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-617.570
<b>2046</b>	26	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-644.421
<b>2047</b>	27	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-671.272
<b>2048</b>	28	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-698.123
<b>2049</b>	29	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-724.974
<b>2050</b>	30	0	26.851	0	0	0	0	0	-26.851	-751.825
<b>Skupaj</b>		<b>8.782.477</b>	<b>751.825</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.130.018</b>	<b>4.652.460</b>	<b>0</b>	<b>-751.825</b>	



## 11 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

### 11.1 Analiza občutljivosti

V okviru analize občutljivosti ugotavljamo mogoče spremembe ključnih spremenljivk, ki vplivajo na izvedbo projekta. V okviru tega projekta bomo predpostavili:

- Povečanje investicije za 5% in 10%
- Zmanjšanje investicije za 5% in 10%
- Povečanje operativnih stroškov za 5% in 10%
- Zmanjšanje operativnih stroškov za 5% in 10%
- Povečanje prihodkov za 5% in 10%
- Zmanjšanje prihodkov za 5% in 10%

Tabela 69: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
<b>OSNOVNI IZRAČUN</b>	<b>4.292.326</b>	<b>100,00%</b>	<b>5,41%</b>	<b>100,00%</b>
Povečanje investicije za 5%	3.898.100	90,82%	4,68%	86,39%
Povečanje investicije za 10%	3.503.873	81,63%	4,01%	74,10%
Zmanjšanje investicije za 5%	4.686.552	109,18%	6,24%	115,20%
Zmanjšanje investicije za 10%	5.080.779	118,37%	7,16%	132,34%
Povečanje operativnih stroškov za 5%	4.274.184	99,58%	5,39%	99,62%
Povečanje operativnih stroškov za 10%	4.256.042	99,15%	5,37%	99,23%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 5%	4.310.468	100,42%	5,43%	100,38%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 10%	4.328.610	100,85%	5,45%	100,77%
Povečanje prihodkov za 5%	4.919.310	114,61%	6,22%	114,82%
Povečanje prihodkov za 10%	5.546.295	129,21%	7,03%	129,82%
Zmanjšanje prihodkov za 5%	3.665.341	85,39%	4,62%	85,32%
Zmanjšanje prihodkov za 10%	3.038.357	70,79%	3,83%	70,75%
Povečanje investicijskih stroškov za 10% in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10%	2.249.904	52,42%	2,58%	47,74%

V okviru analize občutljivosti ugotavljamo še spremembe ključnih spremenljivk in sicer 1% odstopanje investicije, operativnih stroškov in prihodkov ter kako te vplivajo na izvedbo projekta. V okviru tega projekta bomo predpostavili:

- Povečanje investicije za 1%,
- Zmanjšanje investicije za 1%,
- Povečanje operativnih stroškov za 1%,
- Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%
- Povečanje prihodkov za 1%,





- Zmanjšanje prihodkov za 1%,

Tabela 70: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
<b>OSNOVNI IZRAČUN</b>	<b>4.292.326</b>	<b>100,00%</b>	<b>5,41%</b>	<b>100,00%</b>
povečanje investicije za 1%	4.213.481	98,16%	5,26%	97,16%
Zmanjšanje investicije za 1%	4.371.171	101,84%	5,57%	102,90%
povečanje operativnih stroškov za 1%	4.288.698	99,92%	5,41%	99,92%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%	4.295.954	100,08%	5,42%	100,08%
Povečanje prihodkov za 1%	4.417.723	102,92%	5,57%	102,95%
Zmanjšanje prihodkov za 1%	4.166.929	97,08%	5,25%	97,05%

Obrazložitev:

Naredili smo izračun kritične spremenljivke. Upoštevali smo 1% odstopanje investicije, operativnih stroškov in prihodkov (povečanje oziroma zmanjšanje spremenljivk) ter ugotovili, da ni večjih odklonov od 5% glede na osnovno neto sedanjo stopnjo in spremenjeno neto sedanjo stopnjo v tabeli.

Prav tako smo ugotovili, da 1% odstopanja spremenljiv bistveno ne vpliva na interno stopnjo donosa v tabeli. Glede na te dve postavki lahko ugotovimo, da v tej investiciji, pri upoštevanju 1% odstopanja ni kritičnih spremenljivk.

## 11.2 Analiza tveganj

### 11.2.1 Predstavitev tveganj

Izpostavljenost različnim oblikam tveganja tako poslovnim, finančnim, kakor tudi ekološkim, je stalnica v poslovanju občin, zato področju obvladovanja tveganj namenjamo posebno pozornost.

#### 1. Poslovna tveganja

Na področju poslovnih tveganj je so občine izpostavljena prodajnemu tveganju, investicijskemu tveganju in drugim različnim zunanjim tveganjem. Ocenjujemo, da je izpostavljenost tveganju vzdrževanja nepremičnine, izključno cenovno, precej visoka, saj se bodo stroški vzdrževanja letno in z leti dvigovali.

#### 2. Finančna tveganja

Pokritje investicije in zaprta finančna konstrukcija pomeni veliko tveganje za občine, saj brez nepovratne pomoči ne bodo zmogle zapirati finančno konstrukcijo, saj je za tovrstno investicijo zelo



težko pridobiti privatnega investitorja. Da omejimo tveganje in zapremo finančno konstrukcijo smo se prijavi na povabilo Dogovora za razvoj regije.

Kreditno tveganje ni prisotno, saj si občine za to investicijo ne bodo najele kredita. S tem tudi ne bodo imele valutnega tveganja.

Tveganje plačilne sposobnosti (likvidnostno tveganje), bomo poskušali obvladovati z načrtovanjem denarnih tokov in usklajevanjem ročnosti obveznosti in terjatev.

### 3. Ekološko tveganje

Ekološko tveganje smo omejili z izbiro najbolj primernih materialov ter z visokokakovostno tehnologijo, ki bo preprečevala ekološko obremenjevanje.

### 4. Zamude pri izvajanju (kratki roki, pomanjkanje resursov na strani izvajalcev del, obsežnost projekta,..)

ZA izogib težavam je potrebno zagotoviti:

- Stroga pogodbeno določila,
- zagotovljen koordinator izvedbe na strani občin in
- kakovosten nadzor in tekoče spremljanje napredka.

### 5. Zapleti pri javnem naročanju

Da se izognemo zapletom bo potrebna:

- Kakovostna priprava razpisne dokumentacije,
- profesionalno vodenje postopkov in
- uspešna razrešitev pritožb in zadostno visoko postavljena merila za izbor izvajalca.



## 12 OPIS MERIL ZA IZBOR OPTIMALNE RAZLIČICE

Predinvesticijska zasnova obravnava različico "BREZ" investicije in različico "Z" investicijo. Izbira optimalne različice je podana s pomočjo multikriterijske analize. Le-ta je primerna v primerih, ko je stopnja donosnosti projekta, ki je predmet vrednotenja, prenizka, koristi investicije pa se kažejo v kazalnikih, ki jih je nemogoče ali zelo težko vključiti v izračun neto sedanje vrednosti ali interne stopnje donosa. To je način obravnave investicije z upoštevanjem različnih kriterijev/meril in s tem tudi večjega števila ciljev. Določeni cilji so zajeti in ovrednoteni v finančni in ekonomski analizi, ostale pa je težko neposredno denarno ovrednotiti.

Upoštevani in ovrednoteni so naslednji kriteriji/merila za izbiro optimalne različice:

- vrednost investicije
- finančni kazalci upravičenosti
- ekonomski kazalci upravičenosti
- vpliv investicija na povečanje atraktivnost območja za kolesarjenje
- vpliv investicije na varnost v prometu
- vpliv investicije na razvoj mesta Ptuj, sodelujočih občin in celotne regije
- vpliv investicije na okolje
- vpliv investicija na kvaliteto bivanja

Izbranim kriterijem določimo vpliv npr. od 1% do 20%, skupni seštevek pa mora biti 100%. Vsakemu kriteriju se dodajo numerične vrednosti (točke), glede na velikost vpliva (npr.: velik vpliv 6-10 točk, manjši vpliv 1-5 točk, ni vpliva oz. negativni vpliv 0 točk). Za vsak kriterij je potrebno pomnožiti število točk in težo (pomembnost) tega kriterija. Za vsako različico se tako izračunajo točke, različica z največ točkami je najvišje na prioritetni lestvici. Projekt, ki ima koristi za širšo družbo je višje na lestvici, kot projekt, katerega vplivi niso tako široki. S tovrstno analizo ovrednotimo investicijo z več zornih kotov.



## 13 PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE RAZLIČICE

### 13.1 Primerjava različic in izbira optimalne različice

S pomočjo multikriterijske analize primerjamo različico "BREZ" investicije in različico "Z" investicijo:

Tabela 71: Merila multikriterijske analize

Merilo	Ponder	Različica »brez« investicije		Različica »z« investicijo	
		Različica 1.		Različica 2.	
		Velikost vpliva	Število točk	Velikost vpliva	Število točk
vrednost investicije	10	9	90	7	70
finančni kazalci upravičenosti	10	5	50	7	70
ekonomski kazalci upravičenosti	10	3	30	8	80
vpliv investicija na povečanje atraktivnost območja za kolesarjenje	20	3	30	9	180
vpliv investicije na varnost v prometu	15	3	30	9	135
vpliv investicije na razvoj mesta Ptuj, sodelujočih občin in celotne regije	15	3	30	8	135
vpliv investicije na okolje	10	3	30	5	50
vpliv investicija na kvaliteto bivanja	10	3	30	7	70
<b>SKUPAJ</b>	<b>100</b>		<b>320</b>		<b>790</b>

Legenda:

- Ponder: predstavlja utež, ki odraža pomen vsakega od meril glede na preostale
- Velikost vpliva: velik vpliv 6-10 točk, manjši vpliv 1-5 točk, ni vpliva oz. negativni vpliv 0 točk

Optimalna različica je tista, ki se ponaša z večjim številom točk. Večje število točk pomeni, da ima projekt večji pozitivni vpliv na izbrana merila in cilje. **V obravnavanem primeru predstavlja izbran in optimalen projekt: Različica 2 – Različica »z« investicijo – Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo – Majšperk**

Različica 2 je zato spoznana za optimalno različico.