



OBČINA MAJŠPERK

K 6. točki dnevnega reda:

- **Investicijski program 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: 4111-1/2018-194

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 sprememba IP za investicija/projekt¹: GRADNJA REGIONALNIH KOLESARSKIH POVEZAV ZA ZAGOTAVLJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V SPODNJEM PODRAVJU, ODSEK 1 PTUJ – HAJDINA – KIDRIČEVO - MAJŠPERK , ki ga je izdelal²: 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

¹ Navedite točen naziv investicijskega projekta.

² 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

INVESTICIJSKI PROGRAM

(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

1	UVOD IN POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJEV	11
1.1	Uvodno pojasnilo	11
1.2	Predstavitev investorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in investicijskega programa	12
1.2.1	Opredelitev in podatki investorjev	12
1.2.2	Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije	16
1.2.3	Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa	16
1.3	Namen in cilj investicijskega projekta	17
1.4	Povzetek DIIP-a s pojasnili poteka aktivnosti	17
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	18
2.1	Cilj investicije s fizičnimi in finančnimi kazalniki	18
2.1.1	Fizični kazalniki	18
2.1.2	Finančni kazalniki	18
2.1.2.1	Finančna analiza	18
2.1.2.2	Ekonomska analiza	19
2.2	Spisek strokovnih podlag	20
2.3	Opis upoštevanih različic ter utemeljitev izbire optimalne različice	20
2.3.1	Utemeljitev izbire optimalne različice	21
2.4	Navedba odgovornih oseb	24
2.4.1	Člani projektne skupine	24
2.4.2	Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta	25
2.4.3	Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije	25
2.4.4	Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije	25
2.5	Spremljanje učinkov investicije	26
2.6	Prikaz ocenjene vrednosti investicije s predvideno finančno konstrukcijo	26
2.7	Zbirni prikaz rezultatov izračuna upravičenosti investicije	28
3	OSNOVI PODATKI O INVESTITORJIH	29
3.1	Predstavitev sodelujočih občin	29



3.2	Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj	29
3.3	Podatki o projektnem partnerju – Občina Hajdina	31
3.4	Podatki o projektnem partnerju – Občina Kidričevo	33
3.5	Podatki o projektnem partnerju – Občina Majšperk	36
3.6	Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	38
3.7	Podatki o upravljavcu	39
4	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA	40
4.1	Ozadje in razlogi za investicijo	40
4.2	Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija	41
4.3	Prikaz obstoječega stanja, namembnosti, ciljev in vrste investicije	42
4.3.1	Obstoječe stanje	42
4.3.2	Potovalne navade	46
4.3.3	Namen, cilji in vrsta investicije	49
4.4	Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti	51
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI Z ANALIZO TISTIH DELOV DEJAVNOSTI, KI SE IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE, IN TISTIH, S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN STORITEV	57
5.1	Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje	58
6	TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL	61
6.1	Namen gradnje	61
6.2	Upravičenost gradnje	61
6.3	Splošni podatki	62
6.4	Tehnični podatki	63
6.4.1	Horizontalni elementi	63
6.4.2	Vertikalni potek	64
6.5	Konstruktivski elementi	65
6.5.1	Preddela	65



6.5.2	Zemeljska dela	65
6.5.3	Spodnji ustroj	65
6.5.4	Priprava temeljnih tal	66
6.5.5	Pogoji izvedbe nasipov	66
6.5.6	Zgornji ustroj	66
6.6	Opis projektnih rešitev	66
6.7	Predvideni objekti	71
6.8	Komunalni vodi	72
6.8.1	Komunalna kanalizacija	72
6.8.2	Meteorna kanalizacija	72
6.8.3	Cestna razsvetljava	72
7	ANALIZA ZAPOSLENIH »BREZ« INVESTICIJE IN »Z« INVESTICIJE	74
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH	75
8.1	Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni	75
8.2	Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška	76
8.2.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah	77
8.2.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	79
8.2.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	80
8.2.4	Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah	81
8.3	Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška	82
8.3.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah	83
8.3.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	85
8.3.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	86
8.3.4	Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah	87
9	ANALIZA LOKACIJE	89
9.1	Lokacija projekta	89
9.2	Lokacija objekta z navedbo prostorskih aktov	99
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	100
10.1	Vpliv projekt na okolje	100
10.2	Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov	103



11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE	104
11.1	Časovni načrt s popisom aktivnosti	104
11.2	Organizacija vodenja projekta	105
11.3	Analiza izvedljivosti	106
12	NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH	108
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA	112
13.1	Finančna analiza	112
13.1.1	Projekcija stroškov	113
13.1.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza	114
13.1.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	116
13.1.4	Izračun finančne vrzeli	117
13.2	Ekonomska analiza in denarni tok	119
13.2.1	Projekcija prihodkov – javno dobro	119
13.2.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza	123
13.2.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	125
13.3	Denarni tokovi	126
14	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ	128
14.1	Analiza tveganj	128
14.1.1	Predstavitev tveganj	129
14.2	Analiza občutljivosti	130
15	PREDSTAVITEV REZULTATOV	131
16	PRILOGE	132
16.1	Seznam parcel	132

Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Člani projektne skupine</i>	24
<i>Tabela 2: Vodja projekta</i>	25
<i>Tabela 3: Strokovni sodelavci za pripravo projektne dokumentacije</i>	25



<i>Tabela 4: Strokovnih sodelavci za pripravo investicijske dokumentacije</i>	<i>25</i>
<i>Tabela 5: Fizični kazalniki - mejniki</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 6: Finančni kazalniki - mejniki.....</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 7: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v tekočih cenah.....</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 8: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR.....</i>	<i>27</i>
<i>Tabela 9: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020</i>	<i>30</i>
<i>Tabela 10: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2018-2019 ...</i>	<i>31</i>
<i>Tabela 11: Statistični podatki Občine Kidričevo za leto 2018-2019</i>	<i>33</i>
<i>Tabela 12: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Kidričevo za leto 2018-2019</i>	<i>33</i>
<i>Tabela 13: Statistični podatki Občine Kidričevo za leto 2018-2019</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 14: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Kidričevo za leto 2018-2019</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 15: Statistični podatki Občine Majšperk za leto 2018-2019.....</i>	<i>37</i>
<i>Tabela 16: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Majšperk za leto 2018-2019</i>	<i>37</i>
<i>Tabela 17: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti</i>	<i>41</i>
<i>Tabela 18: Zagotavljanje skladnosti projekta z investicijskim področjem III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti</i>	<i>53</i>
<i>Tabela 19: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«</i>	<i>55</i>
<i>Tabela 20: Preglednica javnih elementov projekta</i>	<i>58</i>
<i>Tabela 21: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave.....</i>	<i>60</i>
<i>Tabela 22: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov.....</i>	<i>76</i>
<i>Tabela 23: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>77</i>
<i>Tabela 24: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>77</i>
<i>Tabela 25: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina</i>	<i>77</i>
<i>Tabela 26: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 27: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk.....</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 28: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 29: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 30: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina.....</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 31: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 32: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 33: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 34: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 35: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 36: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 37: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 38: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - skupaj.....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 39: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 40: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Hajdina.....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 41: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Kidričevo</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 42: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Majšperk.....</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 43: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....</i>	<i>83</i>
<i>Tabela 44: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	<i>83</i>
<i>Tabela 45: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina.....</i>	<i>83</i>



Tabela 46: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo	84
Tabela 47: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk	84
Tabela 48: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....	85
Tabela 49: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj	85
Tabela 50: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina.....	85
Tabela 51: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo.....	86
Tabela 52: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk	86
Tabela 53: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....	86
Tabela 54: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj	86
Tabela 55: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina.....	86
Tabela 56: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo.....	87
Tabela 57: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk	87
Tabela 58: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj.....	87
Tabela 59: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj	87
Tabela 60: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Hajdina.....	88
Tabela 61: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Kidričevo.....	88
Tabela 62: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Majšperk	88
Tabela 63: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja	101
Tabela 64: Časovni načrt s popisom aktivnosti	104
Tabela 65: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja	106
Tabela 66: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - skupaj	108
Tabela 67: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Mestna občina Ptuj.....	109
Tabela 68: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Hajdina	109
Tabela 69: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Kidričevo	110
Tabela 70: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Majšperk.....	110
Tabela 71: Projekcija operativnih stroškov.....	113
Tabela 72: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza.....	114
Tabela 73: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja	117
Tabela 74: Projekcija prihodkov – javno dobro	119
Tabela 27: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč	121
Tabela 28: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče.....	122
Tabela 75: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza	123
Tabela 76: Denarni tok.....	126
Tabela 77: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%.....	128
Tabela 78: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk.....	130

Kazalo slik

Slika 1: Prikaz Odseka 1: Ptuj – Hajdina - Kidričevo – Majšperk v DIIP-u	11
Slika 2: Ptuj	30
Slika 3: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin	30
Slika 4: Središče Občine Hajdina	32



<i>Slika 5: Občina Hajdina in sosednje občine, karta slovenskih občin</i>	32
<i>Slika 6: Dvorec Sternthal.....</i>	34
<i>Slika 7: Občina Kidričevo in sosednje občine, karta slovenskih občin.....</i>	34
<i>Slika 8: Ptujška Gora.....</i>	36
<i>Slika 9: Občina Majšperk in sosednje občine, karta slovenskih občin</i>	37
<i>Slika 10: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju</i>	40
<i>Slika 11: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	47
<i>Slika 12: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj</i>	47
<i>Slika 13: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj</i>	48
<i>Slika 14: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	48
<i>Slika 15: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	49
<i>Slika 16: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo - Majšperk.....</i>	63
<i>Slika 17: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Ptuj - Hajdina</i>	90
<i>Slika 18: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Ptuj – Hajdina - Kidričevo.....</i>	91
<i>Slika 19: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Hajdina – Kidričevo</i>	92
<i>Slika 20: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo - Majšperk</i>	93
<i>Slika 21: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo – Majšperk.....</i>	94
<i>Slika 22: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Majšperk</i>	95
<i>Slika 23: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo (smer Slovenska Bistrica).....</i>	96
<i>Slika 24: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo (smer Slovenska Bistrica).....</i>	97
<i>Slika 25: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo (smer Slovenska Bistrica).....</i>	98
<i>Slika 26: Organizacijska struktura projektne skupine</i>	105



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 investicijskega programa

1.2.1 Opredelitev in podatki investitorjev

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:	obcina.ptuj@ptuj.si
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
Telefon:	02 748 29 23
Telefaks:	02 748 29 98
E-pošta:	tina.zamuda@ptuj.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	NUŠKA GAJŠEK, županja
Telefon:	02 748 29 99
Telefaks:	02 748 29 98
E-pošta:	nuska.gajsek@ptuj.si





INVESTITOR	
Naziv:	OBČINA HAJDINA
Naslov:	Zgornja Hajdina 44A, 2288 Hajdina
Odgovorna oseba:	Stanislav GLAŽAR, župan
Telefon:	02 / 788 30 30
Telefaks:	02 / 788 30 31
E-pošta:	uprava@hajdina.si
ID za DDV:	SI 24866792
Transakcijski račun:	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
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Lidija TERBULEC, v. d. direktorica občinske uprave
Telefon:	02 / 788 30 32
Telefaks:	02 / 788 30 31
E-pošta:	lidija@hajdina.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Stanislav GLAŽAR, župan
Telefon:	02 / 788 30 30
Telefaks:	02 / 788 30 31
E-pošta:	uprava@hajdina.si





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:	obcina@kidricevo.si
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
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Damjan NAPAST, direktor občinske uprave
Telefon:	02 / 799 06 11
Telefaks:	02 / 799 06 19
E-pošta:	damjan.napast@kidricevo.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Anton LESKOVAR, župan
Telefon:	02 / 799 06 10
Telefaks:	02 / 799 06 19
E-pošta:	obcina@kidricevo.si





INVESTITOR	
Naziv:	OBČINA MAJŠPERK
Naslov:	Majšperk 39, 2322 Majšperk
Odgovorna oseba:	dr. Darinka FAKIN, županja
Telefon:	02 / 795 08 30
Telefaks:	02 / 794 42 21
E-pošta:	obcina.majperk@majperk.si
ID za DDV:	SI 11993197
Transakcijski račun:	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
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Matic ŠINKOVEC, direktor občinske uprave
Telefon:	02 / 795 08 31
Telefaks:	02 / 794 42 21
E-pošta:	direktor@majperk.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	dr. Darinka FAKIN, županja
Telefon:	02 / 795 08 30
Telefaks:	02 / 794 42 21
E-pošta:	obcina.majperk@majperk.si





1.2.2 Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije

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

1.2.3 Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa

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





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 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

2.1 Cilj investicije s fizičnimi in finančnimi kazalniki

2.1.1 Fizični kazalniki

Projekt zajema izgradnjo:

- regionalne kolesarske povezave – odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk v skupni dolžini 26.850,88 m.

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.

Dolžina glavne trase (Ptuj – Majšperk) je 17.460,00 m, trase v smeri Slovenske Bistrice (Lovrenc na Dr. polju – Pragersko) pa 9.390,88 m. Na trasi je pretežno predvidena enostranska dvosmerna in dvostranska enosmerna kolesarska steza in pa tudi kolesarska-traktorska pot.

2.1.2 Finančni kazalniki

2.1.2.1 Finančna analiza

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.

2.1.2.2 Ekonomska analiza

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 $p = 5\%$.

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

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

Ekonomska interna stopnja donosnosti

$$\text{EIRR} = \mathbf{5,413\%}$$

Relativna neto sedanja vrednost

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



Doba vračanja investicije

DVI= **10,47 let**

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 vloženega kapitala ustvari 0,05,41enote akumulacije.

2.2 Spisek strokovnih podlag

Strokovne podlage za izdelavo investicijskega dokumenta:

- Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017
- Projekt za izvedbo (PZI) - Regionalna kolesarska povezava, odsek 1 Ptuj - Hajdina - Kidričevo – Majšperk, št. projekta: 1533, ki ga je izdelalo podjetje LINEAL biro za projektiranje, inženiring, storitve in gradbeništvo d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor, april 2020

2.3 Opis upoštevanih različic ter utemeljitev izbire optimalne različice

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.

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, prispevali 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.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo - Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk.

2.3.1 Utemeljitev izbire optimalne različice

V projektu za izvedbo - PZI, ki ga je izdelal LINEAL biro za projektiranje, inženiring, storitve in gradbeništvo d.o.o., je bila razdelana le ena različica, saj zaradi narave investicije ni predvidenih opcij. Tako je kot optimalna različica bila izbrana različica, ki je predstavljena v projektu za izvedbo.

Pri izbiri med različico »brez« investicije in različico »z« investicijo je kot optimalna različica »z« investicijo, saj bi različica »brez« investicije predstavljala nerealizacijo investicijskega projekta, kar pa je za razvoj Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk ter širšega okolja, tj. regije, nesprejemljivo.

Tako je različica »z« investicijo optimalna in edina možna.

Projekt je neprofitnega značaja in investitorjem ter upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za ureditev kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj, Občini Hajdina, Občini Kidričevo in Občini Majšperk. Brez zagotovitve javnih virov investicije ni možno izvesti.

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

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



- prispevek k boljšemu zdravju ljudi in k večjim prihrankom za mobilnost.

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

Družbeni pomen izgradnje regionalne kolesarske povezave

Družbeni pomen izgradnje regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj - Hajdina - Kidričevo - Majšperk izhaja iz gospodarskih, turističnih, kulturnih in oskrbnih ter naravovarstvenih značilnostih območja.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na **družbenem področju**:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev, kar posredno vpliva na večjo rast prebivalstva z vidika poselitve in možnost razvoja ter zaposlovanja.
- dvig kvalitete življenja občanov Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk.
- kolesarska povezava bo namenjena vsem generacijam, kar pomeni, da bo imela pozitiven družbeni učinek na več skupin prebivalcev. Tako bodo kolesarsko povezavo uporabljali mladi, starejši, otroci, športniki in upokojenci.
- urejena prometna infrastruktura bo privabila številne turiste, ki se bodo lahko posluževali športne, kulinarčne in turistične ponudbe Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk.

Iz vseh navedenih razlogov bi z izvedbo predlagane investicije v izgradnjo regionalne kolesarske povezave odsek 1 Ptuj - Hajdina - Kidričevo - Majšperk pridobila le-ta še širši regionalni pomen.

Ekonomski pomen izgradnje regionalne kolesarske povezave

Investicija v izgradnjo regionalne kolesarske povezave odsek 1 Ptuj - Hajdina - Kidričevo - Majšperk bo vključevala tudi upoštevanje lokalnih značilnosti. Ekonomski pomen investicije v smislu, da bo:

- povezala bo stanovanjska območja z območjem centralnih dejavnosti.
- območje bo privlačno za turiste in za naključne obiskovalce naselij Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk ter ostalih sosednih naselij. Tako se bo povečal obisk turističnih znamenitosti, ki jih nudijo občine in sosednje občine.
- lažje bo vzdrževanje in čiščenje kolesarske steze.
- zaradi urejene prometne infrastrukture bodo naselja ter same Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk pridobile na dodani vrednosti lokalnega okolja.



Izgradnja kolesarske povezave glede na podobo območja

Investicija v gradnjo regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 1 Ptuj - Hajdina - Kidričevo - Majšperk bo naselja Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk naredila prebivalcem in obiskovalcem bolj prijazno. Naseljem bo prinesla:

- urejeno kolesarsko stezo, ki bo izboljšala videz samih naselij,
- investicija bo naseljem dala urejeno prometno infrastrukturo za potrebe občanov,
- ureditev okolice bo prav tako izboljšala videz naselij.

Tako bodo naselja ob kolesarski povezavi bolj urejena, domača, varna in prijetna. Kot tako bo prebivalce in obiskovalce spodbujalo k pogostejšemu druženju.

Iz zgoraj navedenih razlogov lahko trdimo, da je investicija družbeno in ekonomsko upravičena.



2.4 Navedba odgovornih oseb

2.4.1 Člani projektne skupine

Tabela 1: Člani projektne skupine

ČLANI PROJEKTNE SKUPINE ZA IZVEDBO PROJEKTA				
Ime in priimek	Izobrazba	Leta del. izkušenj	Strokovno področje, ki ga pokriva	Zadolžitev v okviru predloženega projekta
Nuška GAJŠEK	univ. dipl. politologinja	13	županja	Odgovorna oseba investitorja – vodilni partner
Alen JEVTOLIČ	magister upravnih ved	10	dir. občinske uprave	Nadzor nad izvedbo projekta
Andrej TRUNK	dipl. inž. prom.	17	vodja oddelka za gospodarske dejavnosti	Vodja investicijskega projekta – vodilnega partnerja
mag. Stanislav GLAŽAR	Magister znanosti	33	župan	Odgovorna oseba investitorja –partner
Matjaž NOVAK	dipl. inž. geod.	2	svetovalec za področje komunale, gosp. zadev in prometa	Skrbnik investicijskega projekta partnerja
Anton LESKOVAR	dipl. ekon.	33	župan	Odgovorna oseba investitorja –partner
Damjan NAPAST	mag. posl. inf.	14	dir. občinske uprave	Skrbnik investicijskega projekta partnerja
dr. Darinka FAKIN	dr. znanosti s področja tekstilne tehnologije	35	županja	Odgovorna oseba investitorja –partner
Matic ŠINKOVEC	mag. jav. upr.	17	dir. občinske uprave	Skrbnik investicijskega projekta partnerja
Tina ZAMUDA	univ. dipl. ekonomistka	17	višja svetovalka	Vodenje in koordiniranje projektov
Tadej ZOREC	mag. inž. prom.	3	svetovalec	Vodenje in koordiniranje projektov



2.4.2 Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta

Tabela 2: Vodja projekta

VODJA PROJEKTA IN REFERENCE	
Ime in priimek:	Andrej TRUNK
Izobrazba in položaj:	dipl. inž. prom., vodja oddelka
Področje dela:	Vodja oddelka za gospodarske dejavnosti
Delovne izkušnje (leta):	17 let
Izkušnje na primerljivih projektih (naziv investicije, vrednost in kdaj je bila zaključena):	<ul style="list-style-type: none"> • Cesta Podvinci: 640.000,00 EUR • Ureditev mestne tržnice: 5.370.000,00 • Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj - odsek 1: 406.000,00 EUR • Investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture v Mestni občini Ptuj: 1.087.000,00 EUR • Cesta Žabjak: 400.000,00 EUR
Splošno:	Strokovna usposobljenost pri vodenju projektov za gradnjo, praktična znanja pri vzpostavljanju javno-zasebnih partnerstev, delavnost, natančnost.

2.4.3 Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije

Tabela 3: Strokovni sodelavci za pripravo projektne dokumentacije

ČLANI PROJEKTNE SKUPINE – PROJEKTNA DOKUMENTACIJA			
Ime in priimek	Izobrazba	Strokovno področje, ki ga pokriva	Zadolžitev v okviru predloženega projekta
mag. Dušan Ogrizek	univ. dipl. inž. grad.	arhitektura	Odgovorna oseba projektanta

2.4.4 Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije

Tabela 4: Strokovnih sodelavci za pripravo investicijske dokumentacije

ČLANI PROJEKTNE SKUPINE – INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA			
Ime in priimek	Izobrazba	Strokovno področje, ki ga pokriva	Zadolžitev v okviru predloženega projekta
Matej ROGAČ	univ. dipl. prav	Zakonodaja, pravo, finance	Priprava investicijske dokumentacije



2.5 Spremljanje učinkov investicije

Učinki investicije se bodo spremljali skozi izvedbena dela (finančni učinki – mejniki) in skozi učinke doseganja finančnih kazalnikov investicije.

Fizični kazalniki – mejniki

Tabela 5: Fizični kazalniki - mejniki

ŠT. MEJNIKA	AKTIVNOST
1	Izgradnja regionalne kolesarske povezave – odsek 1 Ptuj – Hajdina - Kidričevo - Majšperk v dolžini 26.850,88 m

Finančni kazalniki – mejniki

Tabela 6: Finančni kazalniki - mejniki

ŠT. MEJNIKA	AKTIVNOST
1	doseganje ENSV
2	doseganje EIRR
3	doseganje RNSV
4	doseganje EDVI

2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije s predvideno finančno konstrukcijo

Tabela 7: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v tekočih cenah

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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		7.271.520,79	
DDV in drugi davki			1.510.956,50
SKUPAJ			8.782.477,29



Tabela 8: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR

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

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.



2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračuna upravičenosti investicije

Po ekonomski analizi sta izračuna upravičenosti projekta sledeča:

EIRR=	5,41%	ENSV=	4.292.326
RNSV=	0,54	DVI=	10,47

Obrazložitev:

- Ekonomska neto sedanja vrednost ima oznako ENSV,
- V osnovnem izračunu je ENSV pozitivna in znaša 4.292.326 EUR,
- Interna stopnja donosa ima oznako EIRR, je pozitivna in znaša 5,41%, kar pomeni, da je donosnost projekta višja od uporabljene diskontne stopnje in je izvedba projekta s tega izračuna ekonomsko upravičena in nam pove, da vsaka enota vložnega kapitala ustvari 0,0541 enote akumulacije.
- Doba vračanja investicije je 10,47 let, ki je izračunana na podlagi ekonomske analize in visoke dodane vrednosti koristi, ki jih ima regija s tem projektom, prikazane na podlagi JAVNO DOBRO.
- RNSV izračun nam kaže, da bo investicija do konca svoje ekonomske dobe projekta zbrala toliko sredstev iz amortizacije in ustvarjenega dobička, da bo takrat mogoče financirati 54,00% enako velikega projekta.



3 OSNOVI PODATKI O INVESTITORJIH

3.1 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.

3.2 Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujkega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km², kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 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 km², kar močno presega slovensko povprečje (101 preb./km²). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami. Manjša po površini od Ptujja je le Murska Sobota.

Osnovni podatki:

- površina Mestne občine Ptuj je 66,7 km²,
- 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,
- četrtne 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 9: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina km ²	66,70	20.273
Število prebivalcev	23.443	2.089.310
Število moških	11.808	1.045.835
Število žensk	11.635	1.043.475
Naravni prirast	-71	-900
Skupni prirast	97	14.028
Število vrtcev	5 (en z 10 enotami)	968
Število otrok v vrtcih	797	87.147
Število učencev v osnovnih šolah	1.944	186.328
Število dijakov (po prebivališču)	767	73.110
Število študentov (po prebivališču)	826	75.991



Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	12.578	845.454
Število samozaposlenih oseb	972	90.163
Število registriranih brezposelnih oseb	827	72.395
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.457,37	1.681,55
Število podjetij	2.318	200.174
Število stanovanj, stanovanjski sklad	9.866	852.181
Število osebnih avtomobilov	13.092	1.143.150
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	11.078	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 10: 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
Pacinje	85	235
Podvinci	307	843
Ptuj	7.979	18.044
Spodnji Velovlek	79	205
Spuhlja	308	889
Skupaj za Mestno občino Ptuj	10.016	23.443

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

3.3 Podatki o projektnem partnerju – Občina Hajdina

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.

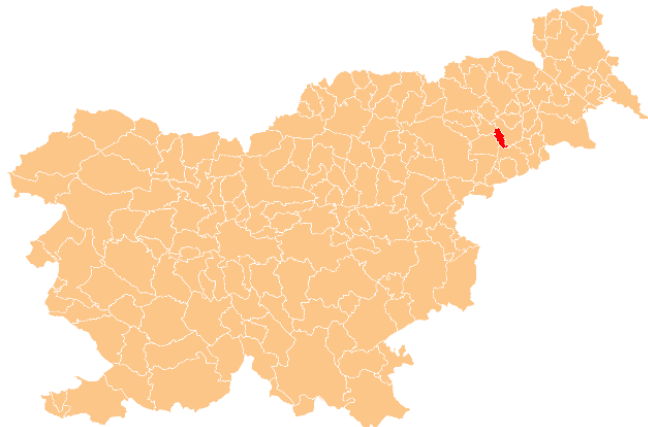
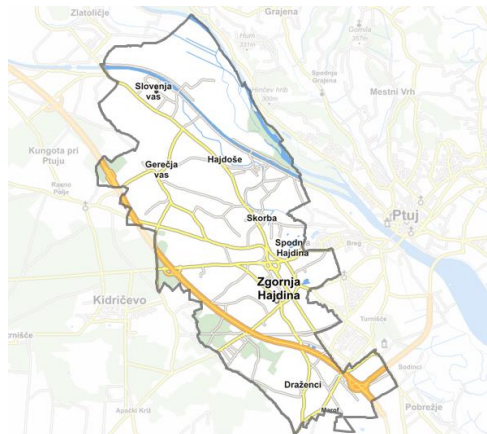
Osnovni podatki:

- površina Občine Hajdina je 21,6 km²,
- 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 naseljih¹,
- 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



¹https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/REPOZITORIJ_SLO/REPOZITORIJ_SLO/0214811S.px/table/tableViewLayout2/; Statistični urad RS;



Tabela 11: Statistični podatki Občine Hajdina za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina km ²	21,6	20.273
Število prebivalcev	3.797	2.089.310
Število moških	1.919	1.045.835
Število žensk	1.878	1.043.475
Naravni prirast	4	-900
Skupni prirast	49	14.028
Število vrtcev	1	968
Število otrok v vrtcih	125	87.147
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 12: 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
SKUPAJ	1.487	3.797

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

3.4 Podatki o projektne partnerju – Občina Kidričevo

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 Sterntal; 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 km²,
- 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 Sterntal



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

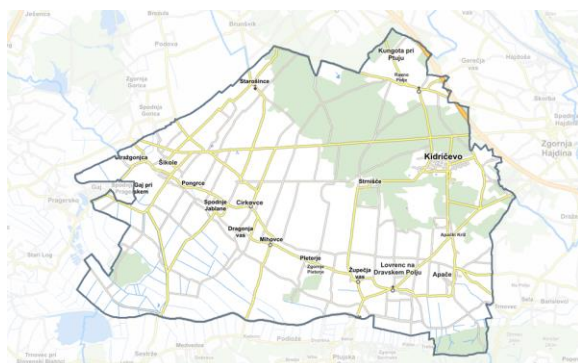




Tabela 13: Statistični podatki Občine Kidričevo za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina km ²	71,5	20.273
Število prebivalcev	6.495	2.089.310
Število moških	3.161	1.045.835
Število žensk	3.334	1.043.475
Naravni prirast	-2	-900
Skupni prirast	46	14.028
Število vrtcev	2	968
Število otrok v vrtcih	275	87.147
Število učencev v osnovnih šolah	567	186.328
Število dijakov (po prebivališču)	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 14: 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 Ptujju	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
SKUPAJ	2.491	6.495

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

3.5 Podatki o projektnem partnerju – Občina Majšperk

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 km²,
- 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 Stopercah, Grdina, Janški Vrh, Jelovice, Koritno, Kupčinji 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

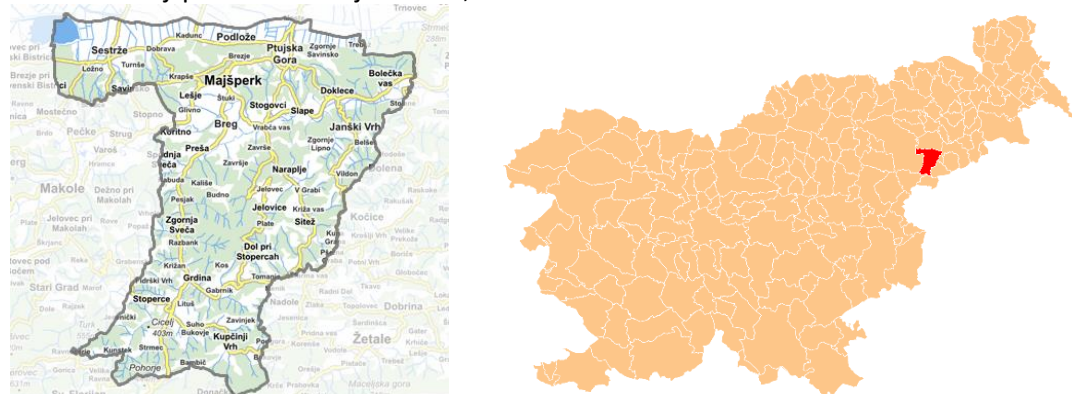


Tabela 15: Statistični podatki Občine Majšperk za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina km²	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 16: 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 Stopercih	11	32
Grdina	38	110



Janški Vrh	28	46
Jelovice	39	77
Koritno	27	71
Kupčinja Vrh	41	114
Lešje	71	197
Majšperk	250	597
Medvedce	45	104
Naraplje	39	102
Planjsko	18	49
Podložje	100	268
Preša	38	85
Ptujska Gora	221	495
Sestrže	120	318
Sitež	25	48
Skrblje	24	77
Slape	56	142
Spodnja Sveča	26	57
Stanečka vas	38	90
Stogovci	90	238
Stoperce	79	181
Zgornja Sveča	27	64
SKUPAJ	1.653	4.042

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

3.6 Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

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



Telefon:	02 / 62 00 788
GSM:	040 211 491
E-pošta:	info@b2b-group.net



3.7 Podatki o upravljavcu

UPRAVLJAVEC		
Naziv:	MESTNA OBČINA PTUJ	OBČINA HAJDINA
Naslov:	Mestni trg 1, 2250 Ptuj	Zgornja Hajdina 44A, 2288 Hajdina
Odgovorna oseba:	NUŠKA GAJŠEK, županja	Stanislav GLAŽAR, župan
Telefon:	02 748 29 99	02 / 788 30 30
Telefaks:	02 748 29 98	02 / 788 30 31
E-pošta:	obcina.ptuj@ptuj.si	uprava@hajdina.si
Davčna številka:	85675237	SI 24866792
Transakcijski račun:	SI56 0129 6010 0016 538, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila	SI56 0135 9010 0017 622, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
UPRAVLJAVEC		
Naziv:	OBČINA KIDRIČEVO	OBČINA MAJŠPERK
Naslov:	Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo	Majšperk 39, 2322 Majšperk
Odgovorna oseba:	Anton LESKOVAR, župan	dr. Darinka FAKIN, županja
Telefon:	02 / 799 06 10	02 / 795 08 30
Telefaks:	02 / 799 06 19	02 / 794 42 21
E-pošta:	obcina@kidricevo.si	obcina.majperk@majperk.si
Davčna številka:	SI 93796471	SI 24866792
Transakcijski račun:	SI56 0124 5010 0017 097, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila	SI56 0135 9010 0017 622, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila

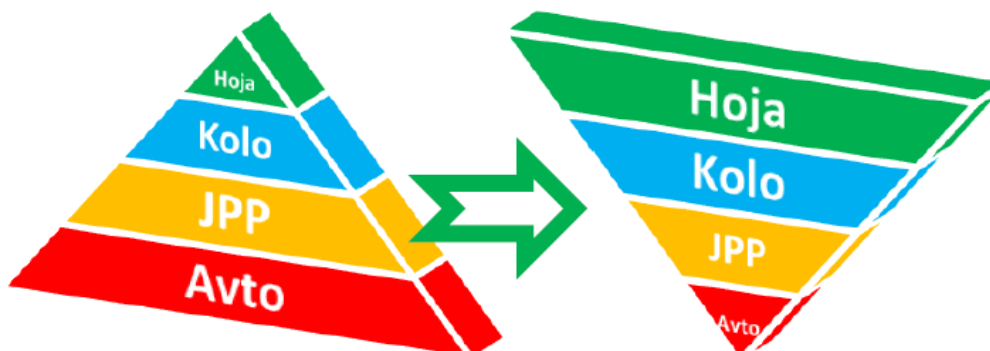
4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA

4.1 Ozadje in razlogi za investicijo

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

Mestna občina Ptuj je leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj (v nadaljevanju CPS), s katero je načrtala vizijo nove trajnostne prometne politike v mestni občini.

Slika 10: Sprememba hierarhije prioritete pri prometnem načrtovanju



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

Vizija CPS na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja

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

CPS Mestne občine 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

V skladu s CPS je oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja opredeljeno kot eno od petih strateških stebrov nove prometne politike mestne občine, dva izmed ključnih ukrepov pa »Dograditev kolesarskega omrežja« ter »Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture«

Z izgradnjo kolesarskih povezav bi kolesarjenje postalo zraven zdravega, ekološko prijaznejšega in finančno ugodnejšega tudi varno početje. Kolesarji so namreč poleg pešcev najbolj ranljivi udeleženci v prometu, za razliko od pešcev pa so kolesarjem namenjene površine v pomanjkanju. Z gradnjo regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju, bi pripomogli k varnosti kolesarjev kot udeležencev v prometu. Najbolj prioriteta se zdi navezava izgradnje kolesarske povezave s Ptujem. Dolžina povezave je primerna za dnevno migracijo s kolesom in bo tako omogočala lažje migracijske pogoje za dnevna potovanja v in med občinami, ta pa vključujejo vsa potovanja občanov na delo in izobraževanje, ter prav tako povezovanja turistično-poslovnih stikov.

4.2 Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija

Za uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva morajo biti izpolnjeni določeni pogoji, ki zadoščajo potrebam ciljne skupine. V tem pogledu je še posebej pomembna varna in udobna kolesarska infrastruktura ter neposrednost povezave, ki omogoča dnevno mobilnost med zalednimi naselji ter soseskami in upravnim, zdravstvenim, oskrbnim, izobraževalnim središčem Ptuj ter prometnim vozliščem. Zelo pomemben vidik je tudi povezanost in neprekinjenost površin za kolesarje. V Tabeli 17 je prikazana analiza potreb ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti. Upoštevanje potreb različnih ciljnih skupin predstavlja pomemben dejavnik prihodnje uporabe novozgrajene kolesarske infrastrukture.

Tabela 17: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti

Ciljna skupina	Opis potreb
Neposredna ciljna skupina	
Zaposleni	Hitra in varna dostopnost do delovnega mesta ali mobilnostnega vozlišča (AP) Varno parkiranje kolesa, zadostno število parkirnih mest za kolesa Znižanje stroškov za prihod na delo Krepitev zdravja
Šolajoči otroci in mladina ter njihovi starši	Varna in udobna kolesarska povezava do šol (predvsem srednjih šol oz. dijaki) Varno parkiranje kolesa ali skiroja Zadostno število stojal za kolesa, še posebej ob šolah in na mobilnostnih vozliščih Večja neodvisnost otrok, zmanjšanje potreb staršev po prevozu otrok v šolo Krepitev zdravja in motorike otrok in mladine



	Znižanje stroškov prevozov otrok v šolo in na popoldanske dejavnosti (športni parki, bazen,...)
Prebivalci sosednjih občin, zalednih naselij in povezanih sosesk	Večja privlačnost in kakovost življenjskega prostora Večja varnost in kakovost javnih površin Znižanje izpustov toplogrednih plinov in hrupa Alternativne oblike mobilnosti
Starejši (aktivni upokojenci)	Varne in udobne kolesarske povezave med in v občinah, do ključnih institucij (zdravstveni dom, izobraževalna in rekreacijska središča, nakupovalna središča, prometno vozlišče ...) Večja neodvisnost Krepitev zdravja
Obiskovalci	Mobilnost med prometnimi vozlišči in objekti v Mestni občini Ptuj, Občini Hajdina, Občini Kidričevo in Občini Majšperk in obratno - dostop s kolesom do avtobusne postaje
Posredni deležniki	
Mestna občina Ptuj, Občina Hajdina, Občina Kidričevo in Občina Majšperk – kot instituciji	Sodobna, trajnostna in vključujoča razvojna politika Dolgoročna konkurenčnost mesta in podeželja Dostop do razpoložljivih finančnih sredstev Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom Optimizacija naložb – sočasna gradnja kolesarske ter druge prometne in komunalne infrastrukture
Podjetja	Znižanje stroškov za prihod na delo Zdravje zaposlenih Večja pretočnost cestnega prometa v občinah

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.

4.3 Prikaz obstoječega stanja, namembnosti, ciljev in vrste investicije

4.3.1 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, zaključí. 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



Zagrebski 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.

4.3.2 Potovalne navade

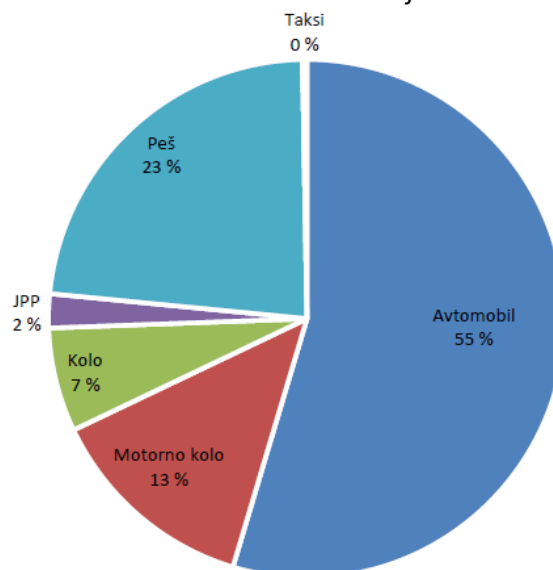
Raziskava prometnih navad občanov Mestne občine Ptuj kaže na usmerjenost rasti deleža uporabe avtomobilov kot prevoznega načina. Prevlada motornega prometa je vidna tudi v prostoru. Gost promet v jutranjih urah je med drugim posledica slabih potovalnih navad prebivalcev, ki se tudi pri premagovanju krajših 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 %.

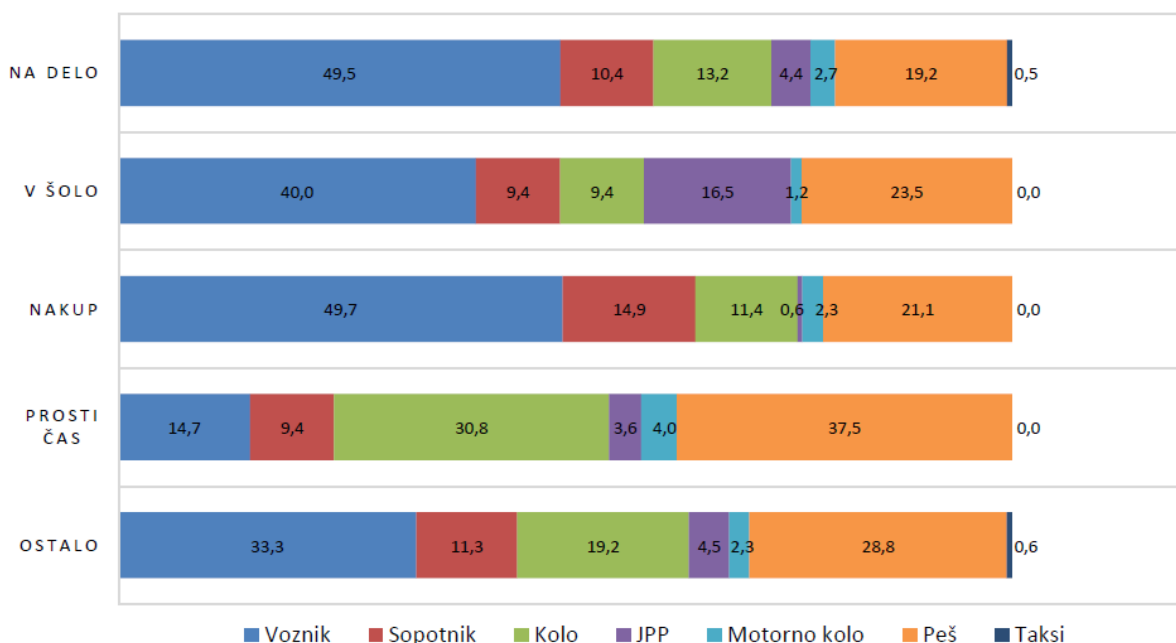


Slika 11: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj



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 12). 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.

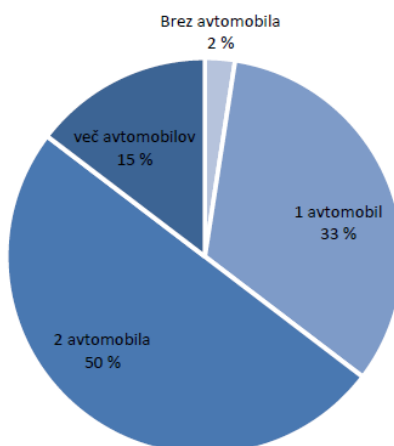
Slika 12: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj



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.



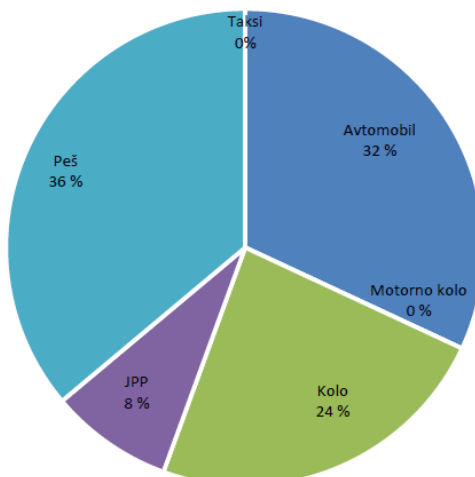
Slika 13: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj



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 14).

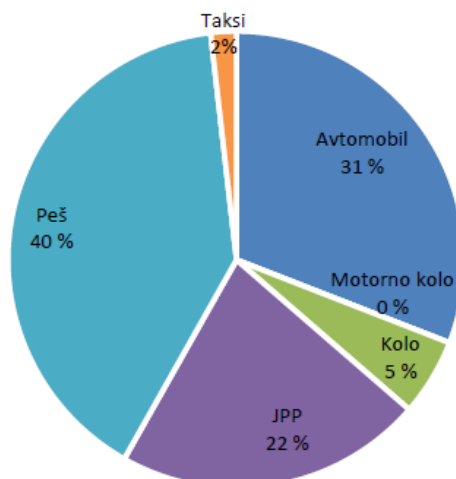
Slika 14: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj



Tudi mobilnostne navade invalidov se razlikujejo od celotne populacije. Največ dnevnih 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 15).



Slika 15: Načini dnevni potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj



4.3.3 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 zalednih 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 potencialne 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).

4.4 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 CO₂ 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 prepoznava 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 dosedanja 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.

Oskrba 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 NIZKOOGLIČNO 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 18: 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>Neposreden: Ocenjen je manjši neposreden gospodarski učinek, ki bo zaznan pri podjetjih vključenih v pripravo projekta, izvedbo gradbenih del in kasneje vzdrževanje.</p> <p>Posreden učinek: Pričakovan je pomemben posreden gospodarski učinek zaradi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izboljšanja konkurenčnosti območja občin z vidika kakovostnega in sodobnega infrastrukturnega okolja in dvig privlačnosti za turizem; - znižanja stroškov prihoda na delo oz. krepitev zdravja zaposlenih (znižanje bolniškega staleža); - priložnosti za razvoj mikro / socialnega podjetništva na področju podpore kolesarjem (servisi, prevoz, prodaja opreme..).
2	Učinek na razvoj človeškega potenciala	<p>Neposreden: Ocenjen je manjši neposreden učinek na krepitev tehničnih in upravljaljskih kadrovske kompetenc oseb in strokovnjakov, ki bodo neposredno vključeni v zasnovano, organiziranje in izvajanje projekta.</p> <p>Posreden učinek: Pričakovan učinek na razvoj človeškega kapitala je možen zaradi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spodbujanja aktivnega življenjskega sloga zaradi povečanega kolesarjenja, - novih zaposlitvenih priložnosti v sektorju kolesarstva, - možnosti druženja in socializacije občanov – skupnost kolesarjev.
3	Vpliv na okolje	<p>Posreden učinek: Povečan delež kolesarskega prometa bo imel v povezavi z zmanjšanjem avtomobilskega osebne prometa ugoden vpliv na izboljšanje stanja okolja, v povezavi manjšimi emisijami trdnih delcev in CO₂. Manjše emisije bodo ugodno vplivale na blaženje podnebni sprememb, posredno pa se (zaradi zgoraj naštetega) izboljšuje tudi kakovost bivanja v stanovanjskih soseskah, ki se nahajajo neposredno ob kolesarski povezavi.</p>
4	Prispevek k ciljem	<p>Neposreden učinek: Z načrtovanim projektom se bodo izboljšale</p>



	prostorskega razvoja regije	trajnostne prometne povezave na območju in prometna dostopnost bližnjih naselij ter nanje povezanih sosesk in drugih naselij z mestnim središčem Ptuja. Posreden učinek: Ureditve znotraj mesta bodo povečale atraktivnost urbanega območja Ptuja
5	Sinergijski učinek med nameni iz prvih štirih točk (1-4)	Pomemben sinergijski učinek: 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	Sinergijski učinek z drugimi projekti	Projekt smiselno dopolnjuje ostale projekte v občini povezane z uresničevanjem CPS Mestne občine Ptuj: <ul style="list-style-type: none"> - ureditev površin za pešce, - rekonstrukcije cest za izboljšanje varnosti udeležencev v prometu.
7	Sinergijski učinek glede regionalne celovitosti, razvojne specializacije in med regionalnega sodelovanja	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	Učinek na vložena finančna sredstva	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: Ureditve 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 19: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2021 • Ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, bolnico, zdravstveni dom in dom upokojencev
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> • Obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak • Preureditev obstoječih železniških podhodov tako, da bodo prijaznejši kolesarjem (izvedba klančin) • Odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do leta 2019
Izboljšanje pogojev za parkiranje koles	<ul style="list-style-type: none"> • Ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in izbranih javnih ustanovah ter ob osrednji avtobusni in železniški postaji, pri čemer je treba upoštevati tudi skiroje) do leta 2021 • Ureditev minimalno ene varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj starega mestnega jedra do leta 2019 in še dodatne do konec leta 2021 • Ureditev stojal za kolesa (prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah – v skladu s katalogom urbane opreme), pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj sto dodatnih stojal in kolesarnic



Cilji	Ciljne vrednosti
<i>Vzpostavitev možnosti izposoje koles</i>	<ul style="list-style-type: none"><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>
<i>Promocija kolesarjenja</i>	<ul style="list-style-type: none"><i>Izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)</i>



5 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI Z ANALIZO TISTIH DELOV DEJAVNOSTI, KI SE IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE, IN TISTIH, S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN STORITEV

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:

- Gradnjo, 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. Upravljavec javnih cest v Mestni občini Ptuj so Javne službe Ptuj d.o.o.. Upravljavec javnih cest v Občini Hajdina je Cestno podjetje Ptuj d.d.. Upravljavec javnih cest v Občini Kidričevo je Občini Kidričevo. Upravljavec javnih cest v Občini Majšperk je občinska uprava.

Tabela 20: Preglednica javnih elementov projekta

	Prometna infrastruktura (kolesarske, pločniki, ceste)
Pristojnost po Zakonu o lokalni samoupravi	DA Gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine
Gospodarska javna služba	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.
Predvidena javna storitev	DA Javna prometna infrastruktura
Predvideni upravljavec	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
Pridobivanje prihodkov s prodajo storitev na trgu	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.
Predvideno povečanje uporabe	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.

5.1 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 dnevnih 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 21 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 21: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave

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



6 TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

Strokovna podlaga za pripravo ocene vrednosti investicije je projekti za izvedbo - PZI, ki ga je izdelalo podjetje Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor.

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).

6.1 Namen gradnje

V planu je izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk, Odsek 1, ki bi generalno povečala delež potovanj s kolesom za vse namene potovanj na 20% do konca leta 2021. Regionalna kolesarska povezava v Spodnjem Podravju bi zagotavljala dnevno mobilnost med Ptujem kot regijskim središčem z izobraževalnimi, upravnimi, storitvenimi dejavnostmi, z zalednimi gravitacijskimi naselji in sosednjimi občinami.

Mestna občina Ptuj predvideva pet sklopov ukrepov:

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

6.2 Upravičenost gradnje

Gradnja je nujna, s ciljem vzpostavitve smiselne, varne in udobne regijske kolesarske povezave za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev Mestne občine Ptuj in Spodnjega Podravja.



6.3 Splošni podatki

Kolesarska povezava je na obravnavanem poteku trase razdeljena na naslednje pododseke:

Mestna občina Ptuj:

- Pododsek 1; od meje z občino Hajdina do železniške postaje Hajdina - JP 829571
- Pododsek 2; Od križišča Na Postaji do križišča z Zagrebško cesto. (ulica Ob železnici – LZ 329111)
- Pododsek 3; Od križišča Zagrebške (LC 328041) in ulice Ob železnici (LZ 329111) do križišča Zagrebške (LC 328041), Rogaške ceste (LZ 328281) in Spolenakove ulice (JP 830451)
- Pododsek 4; Od križišča Zagrebške (LC 328041), Rogaške ceste (LZ 328281) in Spolenakove ulice (JP 830451) do odcepitve s smeri obstoječe premostitve čez potok Studenčnico pri "Pomaranči".
- Pododsek 5; Odcep čez potok Studenčnico mimo parkirišča poslovnega objekta Ob Dravi 3A do križišča javne poti JP830471 in LZ 329281 Ob Dravi.
- Pododsek 6; Od križišča javne poti JP830471 in LZ329281 Ob Dravi proti Zadružnemu trgu (pešmost)

Občina Hajdina:

- Pododsek 1; ob lokalni cesti LC 328351 do javne poti JP 829571
- Pododsek 2; po javni poti JP 829571 do meje z občine Ptuj

Občina Kidričevo:

- Pododsek 3A; Od križišča JP 666 091 do občinske meje – Majšperk,
- Pododsek 2A; Od križišča JP 666 101 do križišča JP 666 091,
- Pododsek 1A; Od križišča JP 665 111 do križišča JP 666 101,
- Pododsek 4; Od Apaškega križa do križišča JP 665 111,
- Pododsek 3; Od Taluma do Apaškega križa ob R432,
- Pododsek 2; Od križišča LC 165 161 do Taluma,
- Pododsek 1; Od meje z občino Hajdina do križišča z LC 165 161.

Občina Kidričevo povezava do Slovenske Bistrice:

- Pododsek 17; Ob LC 165 191 do občinske meje Slovenska Bistrica
- Pododsek 16; Od križišča LC 165 191 v Šikolah do pešpoti v Gaju pri Pragerskem.
- Pododsek 15; Od križišča LC 165 191 v Šikolah do križišča LC 1650181 v Pongrcah
- Pododsek 14; Od križišča LC 165 181 v Pongrcah do LC 165 061
- Pododsek 13; ob Framskem potoku od LC 165 061 do JP-665311
- Pododsek 12; Ob Framskem potoku od JP-665311 do Reg. ceste R2-432

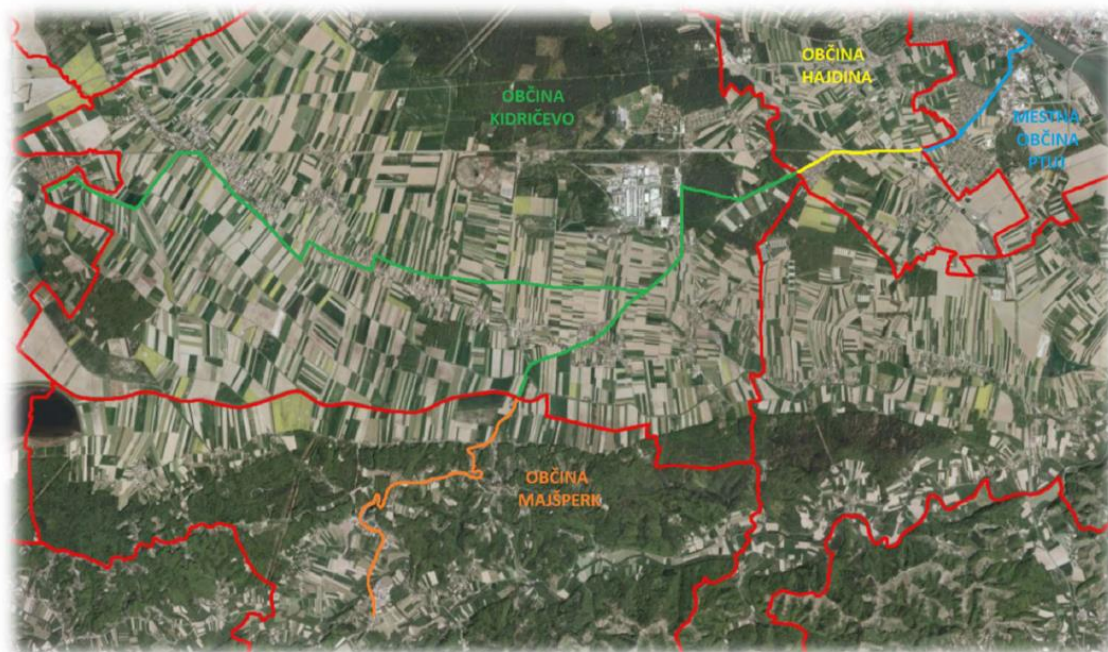
Občina Majšperk:

- Pododsek 5; Od Brega do Majšperka,
- Pododsek 4; Od Majšperka do Vrhe,
- Pododsek 3; Skozi Vrhe,



- Pododsek 2; Od Vrhe do križišča Podlože,
- Pododsek 1; Od križišča Podlože do mostu čez Polskavo

Slika 16: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo - Majšperk



6.4 Tehnični podatki

6.4.1 Horizontalni elementi

Občina Majšperk

Ker gre v pretežnem delu za dograditev; razširitev ali rekonstrukcijo obstoječih pločnikov, horizontalni elementi v občini Majšperk večji del sledijo obstoječi reg. cesti R2-432 oz. obstoječim pločnikom ob njej. Kjer pa je predvidena kolesarska-traktorska pot, le ta poteka vzdolžno z reg. cesto, z ustreznim odmikom.

Občina Kidričevo

Horizontalni elementi kolesarske povezave v občini Kidričevo prav tako sledijo obstoječi regionalni cesti R2-432 (na delu od meje z občino Majšperk ter do Taluma), v nadaljevanju v smeri občine Hajdina, pa trasa prav tako vzdolžno sledi obstoječi lokalni cesti, in sicer LC 165161 in LC 328351.

Občina Kidričevo povezava do Slovenske Bistrice

Na prvem delu trase v naselju Gaj pri Pragerskem je predvidena dograditev pločnika ob obstoječi lokalni cesti LC 165191. Na tem delu horizontalni elementi predvidene kolesarske povezave sledijo elementom obstoječi ceste.



V nadaljevanju od naselja Gaj pri Pragerskem mimo Šikol do navezave na obstoječi poljsko pot ob Framskem potoku, trasa kolesarske povezave z horizontalnimi elementi z večjim odmikom (zelenim pasom) sledi elementom obstoječi lokalne ceste (LC 165191 in LC 165181).

Občina Hajdina

V občini Hajdina trasa kolesarske povezave na prvem delu sledi horizontalnim elementom obstoječe lokalne ceste LC 328351. V nadaljevanju, kjer pa sta predvidena kolesarska pasova na javni poti JP 829571, pa gre le za razširitev obstoječi javne poti, kar pomeni da se ohranjajo horizontalni elementi le te. Takšen potek je predviden vse do meje z občino Ptuj.

Mestna občina Ptuj

Na prvem delu trase, torej na javni poti JP 829571 in LZ 329111, kjer gre prav tako kot v občini Hajdina za razširitev obstoječe ceste, so obstoječi horizontalni elementi. V nadaljevanju, kjer gre za razširitev pločnikov na Zagrebški cesti obojestransko pa sledijo horizontalni elementi obstoječi elementom omenjene ceste.

V nadaljevanju trasa kolesarske povezave zavije na Spolenakovo ulico in gre po obstoječi cesti (ohranjeni obstoječi horizontalni elementi), preko brvi čez Studenčnico ter vse do parkirišča pred poslovnim objektom pa je predvidena nova kolesarska pot. Na tem delu je tudi min. horizontalni element.

6.4.2 Vertikalni potek

Občina Majšperk

Vertikalni elementi kolesarske povezave skozi občino Majšperk, se skoraj v celoti prilagodijo poteku obstoječih pločnikov in cest.

Na zadnjem delu od km 5+000,00 (M), to je od Podlož do meje z občino Kidričevo v km 5+718,00 (M), pa trasa poteka vzdolžno z obstoječo reg. cesto, ampak odmaknjeno od le te in po kmetijskih površinah.

Občina Kidričevo

Vertikalni elementi kolesarske povezave skozi občino Kidričevo, in sicer, na prvem delu od km 0+000,00(K) do km 1+220,00 (K), to je do Lovrenca na Dravskem polju je po kmetijskih zemljiščih predvidena kolesarska-traktorska pot.

Na zadnjem delu od km 9+420,00 (K), to je od krožnega križišča Apače ter mimo Taluma v smeri občine Hajdina do km 12+312,00 (K); meja z občino Hajdina, pa z zelenim pasom odmaknjena kolesarska steza.

Občina Kidričevo povezava do Slovenske Bistrice



Vertikalni elementi kolesarske povezave na prvem delu, in sicer skozi naselje Gaj pri Pragerskem sledijo obstoječemu robu vozišča.

V nadaljevanju od km 0+740,00 (K2) ter vse do navezave na reg. cesto R2-432 pa je predvidena kolesarska-traktorska pot.

Občina Hajdina

Vertikalni elementi predvidena kolesarske povezave v občini Hajdina v celoti sledijo obstoječim elementom roba ceste oz. javne poti.

Mestna občina Ptuj

Prav tako vertikalni elementi predvidene kolesarske povezave v občini Ptuj, na celotni trasi sledijo obstoječim elementom robov cest.

6.5 Konstruktivski elementi

6.5.1 Preddela

V sklopu preddel je potrebno izvesti zakoličbo trase vseh cest na podlagi zakoličbenih podatkov.

V sklop preddel pa spada tudi:

- porušitev in odstranitev obstoječega asfalta,
- rezanje obstoječega asfalta,
- rezkanje obstoječega asfalta za vklop v obstoječe stanje,
- odstranitev prometnih znakov,
- odstranitev obstoječih robnikov,
- odstranitev dreves in grmovja,
- odstranitev obstoječih zidov,
- odstranitev obstoječih avtobusnih nadstrešnic in kioskov

V sklop preddel spada tudi zavarovanje in označitev gradbišča ter objava začetka del z različnimi obvestili uporabnikom cest preko medijev (radio, lokalni program na KRS in oglasi v časopisih).

6.5.2 Zemeljska dela

Izven utrjenih površin se predvidi izkop humusa oz. plodne zemljine 1. kategorije v debelini od 10 cm od 30 cm. Izkopan humus se uporabi pri humusiranju brežin in berm ter zelenic ob pločnikih, višek humusa in izkopa pa se odpelje in uporabi za razprostiranje.

6.5.3 Spodnji ustroj



Glede na določen potreben spodnji ustroj voziščne konstrukcije se za posamezno izvedbo kolesarske povezave vgradi potrebna konstrukcija.

Pri debelini posteljice je potrebno upoštevati zahteve iz geološkega poročila in elaborata dimenzioniranja voziščne konstrukcije.

Med gradnjo je potrebno zagotavljati geomehanski nadzor, ter po potrebi debelino posteljice ustrezno korigirati glede na dejansko vrednost nosilnosti temeljnih tal.

6.5.4 Priprava temeljnih tal

Na mehansko utrjenih temeljnih tleh se predvidi kamnita posteljica.

V primeru, kjer je predvidena gradnja v meljih ali glinah, se položi geosintetik, kjer pa je prod, pa geosintetik ni potreben.

6.5.5 Pogoji izvedbe nasipov

Za gradnjo nasipov se v celoti predvidi kamnit prodni material, z njim pa se brežine nasipov oblikuje v naklonu 1:1,5.

Vse novo izvedene nasipne brežine se humusira in zatravi.

6.5.6 Zgornji ustroj

Na dimenzije vezanih (asfaltnih plasti) vpliva izključno samo prometna obremenitev in izbor materialov. Dimenzije nevezanih plasti pa so odvisne od prometnih obremenitev, nosilnosti temeljnih tal, globine zmrzovanja (prodiranja mraza in toplotne prevodnosti materialov), hidroloških pogojev in izbranih materialov za posamezne plasti.

Ocenjujemo, da so hidrološki pogoji in globina prodiranja mraza enotni na celotnem obravnavanem območju, minimalna potrebna debelina zmrzlinško odpornih materialov pa znaša od 42 do 49 cm.

6.6 Opis projektnih rešitev

Občina Majšperk

Skozi občino Majšperk poteka trasa:

- Na prvem delu v dolžini 370,00 m od km -0+020,00 do 0+350 skozi naselje Breg poteka trasa po desni strani obstoječi reg. ceste R2-432, kjer je že sedaj obstoječi pločnik. Ker je obstoječi



- pločnik v dobrem stanju, je predvidena razširitev le tega na širino, ki je potrebna za dvosmerno kolesarsko stezo z varnostno širino, ki je potrebna znotraj naselja, to je 0,50 m,
- Pred avtobusno postajo v km 0+350 kolesarska povezava prečka reg. cesto in poteka po levi strani le te mimo avtobusne postaje do križišča v km 0+500,00. Na tem delu je predvidena dvosmerna kolesarska steza in površina za pešce v dolžini 150 m,
 - V nadaljevanju od km 0+500,00 trasa poteka po desni strani obstoječe regionalne ceste v smeri reke Dravinje. Tukaj je predvidena dvosmerna kolesarska steza v dolžini 173,00m ,
 - Preko reke Dravinje je predvidena razširitev obstoječega mostu za kolesarje v dolžini 30,00 m,
 - Po prečkanju reke Dravinje, trasa kolesarske steze še v dolžini 27,00 m poteka po desni strani, do km 0+698,00, in sicer dvosmerna kolesarska povezava, nato pa preide preko regionalne ceste na levo stran vozišča,
 - Od mostu čez Dravinjo ter do začetka Majšperka v km 1+400,00, je območje izven naselja. Tukaj je po levi strani predvidena razširitev obstoječi pločnika, ki je še v dobrem stanju, na širino, ki je potrebna za dvosmerno kolesarsko stezo z varnostno širino 1,00 m, in sicer v dolžini 690,00 m,
 - Na začetku Majšperka od km 1+409,00 do 1+771,61 povezava poteka še vedno po levi strani obstoječi reg. ceste. Širina kolesarske povezave je na tem delu v dolžini 361,00 m široka za potrebe dvosmerne kolesarske steze in površine za pešce z varnostno širino 0,50 m,
 - Po poteku trase mimo bencinskega postajališča se le ta v km 1+771,61 preusmeri preko reg. ceste na obstoječi pešpot, ki poteka mimo poslovno-kulturnega centra Majšperk. Obstoječi pešpot se razširi na širino potrebno za dvosmerno kolesarsko stezo in površino za pešce v dolžini 135,00 m. Na tem delu poteka kolesarska povezava mimo obstoječega avtobusnega postajališča, ki se preuredi, in sicer do km 1+913,98,
 - V nadaljevanju od km 1+913,98 do 2+007,28 v dolžini 84,00 m trasa še vedno poteka po desni strani proti staremu jedru kraja in proti Spomeniku padlih borcev NOB. Na tem delu je še vedno predvidena dvosmerna kolesarska steza s površino za pešce ter varnostnim odkikom 0,50 m. Na območju Spomenika padlim borcem NOB je predvidena lokalna zožitev zaradi prostorskih omejitev.
 - Trasa kolesarske povezave v smeri Vrhe od km 2+007,28 do 2+291,98 še vedno poteka po desni strani reg. ceste. Na tem delu je zaradi slabega stanja obstoječega pločnika predvidena zamenjava; novogradnja, in sicer za potrebe dvosmerne kolesarske steze v dolžini 282,00 m. Po desnem robu kolesarske steze bo potrebna oporna konstrukcija,
 - Na zadnjem delu od km 2+291,98 do 2+316,46 v dolžini 34,00 m, preden trasa zavije na javno pot JP 740391se varnostna širina za kolesarsko stezo iz 0,50 m poveča na 1,00 m, in sicer zaradi tega, ker je to območje izven naselja,
 - Od km 2+316,46 do 3+241,97 sledi potek kolesarske povezave po obstoječi javni poti JP 740391, kjer ni predviden gradbeni poseg, ampak samo potrebna prometna signalizacija. Takšen potek je predviden v dolžini 903,00 m, do naselja Vrhe,
 - Za potek skozi naselje Vrhe (ni predmet tega projekta), je bil že predhodno izdelan projekt PZI »Ureditev Regionalne ceste R2-432/1285, odsek 1285 Majšperk-Kidričevo skozi Vrhe«, št. načrta 922/17, izdelal Trasa d.o.o (kolesarji so na tem delu vodeni obojestransko



enosmerno). Ker se na obeh koncih omenjenega projekta kolesarji drugače priključujejo, kot je bilo v tem projektu predvideno, smo na tem delu vključitve v projekt PZI od Trase delno vključitve preuredili samo vodenje kolesarjev in pešcev. Zato smo na meji obdelave projekta PZI Trase v smeri Podlože, v dolžini 87,00 m uredili dvosmerno kolesarsko stezo, in sicer od km 4+175,80 do 4+263,14,

- Sledi potek kolesarske povezave po obstoječi javni poti JP 740591 od km 4+263,14 do 4+788,00, kjer ni predviden gradbeni poseg, ampak samo potrebna prometna signalizacija. Takšen potek je predviden v dolžini 507,00 m, do naselja Podlože. V km 4+503,00 je predvidena ureditev prehoda za kolesarje čez reg. cesto R2-432,
- Skozi naselje Podlože od km 4+788,00 do 4+996,36, kjer je že obstoječi pločnik, ki je precej nov in v dobrem stanju, je predvidena razširitev obstoječi pločnika po desni strani za potrebe širine dvosmerne kolesarske steze in površine za pešce v dolžini 158,000 m. Na tem delu je tudi obstoječi avtobusna postaja, ki se preuredi,
- V nadaljevanju, kjer ni obstoječega pločnika, se prav tako po desni strani predvidi kolesarska steza v dolžini 36,00 m, in sicer od km 4+957,00 do 4+991,05,
- Ko kolesarska povezava preide iz naselja Podlože na kmetijske površine, je predvidena kolesarska-traktorska pot v dolžini 732,00 m do meje z občino Kidričevo, in sicer od km 4+996 do 5+719.

Občina Kidričevo

Skozi Kidričevo poteka trasa v dve smeri, in sicer v smeri proti občini Hajdina in iz smeri občine Slovenska Bistrica.

Skozi občino Kidričevo v smeri občine Hajdina poteka trasa:

- Od meje z občino Majšperk je najprej v dolžini 1232,00 m predvidena kolesarska-traktorska pot, ki poteka ob reg. cesti R2-432. Kolesarska-traktorska pot poteka po desni strani do Lovrenca na Dravskem polju, in sicer od km 0+000,00 do 1+220,00,
- Na tem delu trasa prečka potok Polskava in Framski potok. Za omenjena prečkanja sta predvideni dve novi brvi, obe dolžine 25,00 m, ki sta namenjeni kolesarjem in pešcem. Za kmetijsko mehanizacijo se uredijo ustrezni priključki pred in za brvjo, preko katerih se bo kmetijska mehanizacija pred brvjo ustrezno vključevala na reg. cesto ter za brvjo zapuščala le to. Brv čez potok Polskava je predvidena v km 0+030,00, čez Framski potok pa v km 0+370,00,
- Skozi Lovrenc na Dravskem polju je že urejena kolesarska povezava, in sicer do krožnega križišča v Apačah (pred Talumom); ni predmet tega projekta,
- Od krožnega križišča v Apačah in v smeri Taluma je na prvem delu predvidena obojestranska enosmerna kolesarska povezava v dolžini 150,00 m, in sicer od km 3+652,20 do 3+780,00. Ker je na omenjenem območju na levi strani že obstoječi pločnik, se bo ta dogradil toliko, kot je potrebno za enosmerno kolesarsko stezo in površino za pešca. V nadaljevanju tega odseka je od km 3+780,00 do 4+480,00 predvidena kolesarska steza ob desni strani reg. ceste, in sicer dvosmerna kolesarska steza. Med regionalno cesto in kolesarsko stezo je predvidena zelena površina. Dolžina kolesarske steze z zeleno površino je 693,00 m (omejitev hitrosti 70 km/h),



- V nadaljevanju pri Talumu, to je v km 4+480,00, kjer trasa kolesarske povezave zavije desno v smeri občine Hajdina, je omejitev hitrosti povečana na 90 km/h. Na tem delu še vedno poteka kolesarska steza z zeleno površino, ki pa je zaradi višje hitrosti bolj odmaknjena od obstoječe ceste LC 165161. Ko kolesarska povezava prečka lokalno cesto LC 328351, in sicer v km 5+514,00, še vedno poteka ob desni strani obstoječi vozišča z vmesno zeleno površino, in sicer vse do meje z občino Hajdina, to je v km 6+534,00. Dolžina tega odseka je 2051,00 m.

Skozi občino Kidričevo iz smeri občine Slovenska Bistrica:

- Trasa se prične v naselju Gaj pri Pragerskem, in sicer celotno naselje poteka ob desni strani vozišča kot dvosmerna kolesarska steza na pločniku, to je od km 0+000,00 do 0+760,00. V naselju se nahaja tudi avtobusna postaja, katere čakališče, se v sklopu ureditve kolesarske povezave uredi. Ker je na delu omenjenega obstoječe vozišče nagnjeno v smeri novo predvidene kolesarske steze na hodniku, je na tem delu potrebno urediti odvodnjo meteornih voda iz vozišča. Dolžina celotnega poteka skozi naselje znaša 755,00 m.

Avtobusno postajališče v naselju Gaj pri Pragerskem se kljub temu, da bi bilo potrebno rekonstrukcije (ureditev prečnih sklonov na samem postajališču v drugo smer od čakališča; sedaj je prečni sklon k čakališču) na željo občine Kidričevo ne ureja. Na tem delu se predvidijo samo novi drenažni robniki in pa kolesarska steza na pločniku.

- Ko trasa zapusti naselje Gaj pri Pragerskem v km 0+760,00 in preide na kmetijske površine oz. po obstoječih poljskih poteh, je predvidena kolesarska-traktorska pot. Trasa vse od naselja Gaj pri Pragerskem ter do navezave na reg. cesto R2-432 pri mostu čez Framski potok poteka po desni strani. V prvem delu poteka ob desni strani obstoječi lokalne ceste LC 165191 vse do Šikol. V Šikolah zavije desno in poteka po desni strani lokalne ceste LC 165181, to je do km 3+230,00. Dolžina tega odseka je 2469,00 m.
- Sledi potek trase po obstoječi poljski poti po desnem bregu Framskega potoka, in sicer od km 3+230,00 do 9+397,01. Prav tako je na tem delu predvidena kolesarska-traktorska pot v dolžini 2016,00 m ter 4165,00 m vse do reg. ceste R2-432 in mostu čez Framski potok. Tukaj se kolesarska povezava naveže na odsek, ki je predviden iz občine Majšperk proti Lovrencu na Dravskem polju.

Na območju poteka kolesarske povezave ob Framskem potoku, je na željo občine Kidričevo, in sicer, v izogib posegov na privatna zemljišča, predvidena ožja bankine; širine 0,50 m. Na takšen način se na omenjenem delu posegi na privatna zemljišča v večji meri zmanjšajo ali pa jih na nekatere parcele več sploh ni.

Občina Hajdina

Skozi občino Hajdina poteka trasa:

- V prvem delu, ko trasa kolesarske povezave preide iz občine Kidričevo v občino Hajdina, je skozi naselje, ki ima lokalno ime »Kozja vas« predvidena v dolžini 213,00 m obojestranska enosmerna kolesarska steza, in sicer od km 0+000,00 do 0+219,00. Na tem delu je obstoječa



avtobusna postaja, katere čakališče, se uredi v sklopu kolesarske povezave. Na tem delu je potrebno urediti tudi skupinske priključke in privatne dostope do hiš.

- Predhodni potek kolesarske povezave se naveže na del, kjer je vodenje kolesarjev že urejeno; ni predmet tega projekta,
- V nadaljevanju trasa v km 0+383,50 zavije v smeri železniške proge in javne poti JP 829571 in poteka ob desnem robu obstoječega vozišča vse do km 0+650,00. Na tem delu je predvidena dvosmerna kolesarska steza v dolžini 258,00 m,
- V nadaljevanju kjer kolesarska povezava poteka vzdolžno z železniško progo in po javni poti JP 829571, to je od km 0+650,00, je predvidena izvedba kolesarskih pasov na vozišču obojestransko z vmesnim voziščem širine 3,50 m. Ker je obstoječi vozišče na pretežnem delu preozko, je le tega potrebno dograditi; razširiti. Takšna izvedba je predvidena v dolžini 994,00 m do nivojskega prehoda Draženci. Na območju križišča pri nivojskem prehodu Draženci se kolesarje preusmeri na hodnike in se jih na takšen način vodi preko samega križišča na drugo stran lokalne ceste LC 328221,
- Po prečkanju križišča pri nivojskem prehodu Draženci je ponovno predvidena izvedba kolesarskih pasov na vozišču obojestransko z vmesnim voziščem širine 3,50 m po javni poti JP 829571. Prav tako je tudi tukaj potrebno obstoječi vozišče dograditi; razširiti. Takšen potek je predviden vse do meje z občino Ptuj, in sicer do km 2+043,36 v dolžini 338,00 m.

Mestna občina Ptuj

Skozi Mestno občino Ptuj poteka trasa:

- Na prvem delu kolesarske povezave od km 0+000,00 do 0+514,30, ki poteka v občini Ptuj, se nadaljuje potek iz občine Hajdina, in sicer kolesarska pasova na vozišču obojestransko z vmesnim voziščem širine 3,50 m. Tudi tukaj je potrebno obstoječi vozišče dograditi; razširiti. Takšen potek je predviden v dolžini 509,00 m, in sicer po javni poti JP 829571,
- V dolžini 144,00 m je zaradi prostorskih omejitev predviden kolesar na vozišču, in sicer od km 0+514,30. Tukaj ni predvidenega gradbenega posega, ampak samo prometna signalizacija. Takšen potek je predviden do nivojskega prehoda Hajdina ter prav tako preko le tega,
- Po prečkanju nivojskega prehoda Hajdina, kolesarska povezava zavije desno na cesto Ob Železnici, kjer je na prvem delu predvideno vodenje kolesarjev na kolesarskih pasovih na vozišču z vmesnim voziščem širine 3,50 m, in sicer do km 1+629,50. Tudi tukaj se obstoječe vozišče dogradi; razširi. Tukaj je potrebno urediti tudi skupinske priključke in privatne dostope do hiš. Takšen potek je predviden na območju ceste Ob Železnici, kjer je gostejša poselitev na levi strani, in sicer v dolžini 1007,00 m,

Tudi tukaj podobno kot v občini Hajdina, obstoječi skupinski priključki ter tudi nekateri hišni priključki ne omogočajo zadostne preglednosti, ki je potrebna. Ker je tudi tukaj težava s posegi na privatna zemljišča, smo omenjene priključke na željo in zahtevo občine pustili v obstoječem stanju, kar pa pomeni, da niso v skladu s pravilnikom. Na takšnih mestih smo za zagotavljanje boljše preglednosti predvideli postavitev prometnih ogledal.

- Ko preide trasa izven poseljenega območja ceste Ob Železnici, to je v km 1+629,50, pa je predvideno vodenje kolesarjev po enostranski dvosmerni kolesarski stezi na desni strani



vozišča z vmesno zeleno površino. Takšen potek je predviden v dolžini 241,00 m vse do križišča z Zagrebško cesto,

- Ob Zagrebški cesti, kjer so že obojestranski pločniki, se le ti zamenjajo z novimi, na katerih bodo kolesarji vodeni obojestransko enosmerno po kolesarskih stezah. Dolžina omenjenega odseka je 316,00 m,
- Območje obstoječega križišča med Zagrebško cesto, Rogaško cesto in Spolenakovo ulico se preuredi tako, da bo vodenje kolesarjev skozi križišče urejeno in varno,
- Trasa se kot kolesar na vozišču nadaljuje po krajšem delu Spolenakove ulice, in sicer do km 2+302,50 v dolžini 77,00 m. Tukaj ni predvidenega gradbenega posega, ampak samo prometna signalizacija,

Zaradi prostorske omejitve pri prehodu kolesarske steze na vozišče, je rampa in razdalja za vključevanje predvidena krajša in ni v skladu s pravilnikom. Kljub vsemu se smatra, za dovolj ugodno in varno za vožnjo kolesarjev na tem delu.

- Sledi potek kolesarske poti proti potoku Studenčnica, in sicer od km 2+302,50 do 2+412,00, ki ga prečka preko nove brvi dolžine 16, 20 m ter se naveže na obstoječi parkirišče pred poslovnim objektom Ob Dravi 3A. Dolžina tega odseka je 102,00 m,
- Preko omenjenega parkirišča ter po javni poti Ob Dravi (JP 830471) do pešmostu je predviden kolesar na vozišču (prometna označitev) v dolžini 249,00 m, to je od km 2+412,00 do 2+650,00 in v dolžini 237,00 m, to je od km 2+650,00 do 2+885,00.

6.7 Predvideni objekti

Na celotni trasi se nahajajo 3 obstoječi premostitveni objekti, in sicer čez reko Dravinjo, potok Polskavo in Framski potok.

Obstoječi most čez reko Dravinjo je v precej dobrem stanju in pred časom obnovljen. Zato je za omenjeno prečkanje predvidena razširitev obstoječega mostu.

Mostova čez potok Polskava in Framski potok pa sta kar se tiče nosilnosti v precej dotrajanem stanju in razširitev ni možna. Tukaj sta predvideni dve povsem ločeni brvi za kolesarje, torej brv čez potok Polskava in brv čez Framski potok.

Prav tako je v nadaljevanju trase v očini Ptuj potrebna izgradnja nove brvi za kolesarje, in sicer čez potok Studenčnico.

Na trasi kolesarske povezava je predvidena tudi krajša oporna konstrukcija.



6.8 Komunalni vodi

6.8.1 Komunalna kanalizacija

Obravnavan projekt zajema rekonstrukcijo oz. zaščito komunalne kanalizacije na več lokacijah, ki so razdeljene na petih različnih območjih (Majšperk, Kidričevo I., Kidričevo II., Hajdina in Ptuj).

Predvideno je nadvišanje (ureditev prefabriciranega AB razbremenilnega obroča za LTŽ pokrov in zamenjava LTŽ pokrova) obstoječih jaškov fekalne kanalizacije na končno višino terena ter zaščita cevi z obbetoniranjem na mestih, kjer obstoječ kanal prečka predvideno kolesarsko stezo oz. v le-tej poteka.

Na območju Kidričevo II. je predvideno nadvišanje obstoječih vakuumskih jaškov na končno višino terena ter zaščita cevi vakuumske kanalizacije. Prav tako je predvidena prestavitev treh vakuumski hišnih jaškov.

6.8.2 Meteorna kanalizacija

Predvideni kanalski sistemi so zasnovani kot gravitacijski v ločenem načinu odvodnje. Izvedba predvidene kanalizacije bo omogočala odvodnjo meteornih voda iz obravnavanega območja. Na nekaterih delih je predvidena izvedla priključitev novih požiralniških zvez s požiralniki na obstoječ sistem oz. izvedba samostojnih požiralniških zvez z iztokom v vodotok, del pa se odvodnjava s ponikanjem. Predvidena je tudi izgradnja novih prepustov oz. rekonstrukcija (podaljšanje) obstoječih.

6.8.3 Cestna razsvetljava

Na obravnavanem območju je delno obstoječa cestna razsvetljava, delno pa je potrebno predvideti novo cestno razsvetljava v skladu s Pravilnikom o kolesarskih površinah.

Na območjih, kjer predvidena kolesarska površina tangira obstoječo cestno razsvetljava, se predvidi prestavitev obstoječe cestne razsvetljave. Pri prestavitvi obstoječe cestne razsvetljave se predvidi nove temelje, nove drogove (višine drogov so usklajene z obstoječimi višinami drogov) in delno nove svetilke, delno pa obstoječe svetilke. Obstoječe svetilke se uporabi, kjer so le-te tipa LED in niso starejše od 5 let. V ostalih primerih se svetilke zamenja z LED svetilkami.

Za cestno razsvetljava se uporabi LED svetilke, barva svetlobe 3000K in ustrezne el. moči.



Na območjih, kjer pa je potrebna nova cestne razsvetljava, ker je obstoječa cestna razsvetljava neustrezna ali pa cestna razsvetljava sploh ne obstaja, se uporabijo nove LED svetilke z novimi drogovi in novimi temelji za drogove.

Kjer je potrebna nova cestna razsvetljava, se napajanje z el. energijo za nove svetilke izvede iz sistema obstoječe cestne razsvetljave. Uporabi se rezerva v el. moči v obstoječih el. razdelilnih obstoječe cestne razsvetljave. Novih NN priključkov za novo cestno razsvetlavo zato ni potrebno predvideti.

V primeru, ko je potrebno vgraditi »BIČ« na prehodih za pešce, se le-ta tudi napaja iz obstoječega sistema cestne razsvetljave. Za stalno napetost se uporabi aku napajalnik (UPS), ki se polni v času, ko je cestna razsvetljava vključena (v nočnih urah).



7 ANALIZA ZAPOSLENIH »BREZ« INVESTICIJE IN »Z« INVESTICIJE

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 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

8.1 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 (13.11.2107, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) sicer iz Prednostne naložbe 4.4 Spodbujanje nizkoogljivičinskih 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 (13.11.2107, 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 medkrajevnemu 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 22: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov

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

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.

8.2 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.

8.2.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 23: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		7.071.525,91	
DDV in drugi davki			1.469.954,59
SKUPAJ			8.541.480,50

Tabela 24: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		852.462,23	
DDV in drugi davki			179.464,72
SKUPAJ			1.031.926,95

Tabela 25: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		592.714,59	
DDV in drugi davki			123.507,11
SKUPAJ			716.221,70

Tabela 26: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		3.990.835,72	
DDV in drugi davki			817.922,85
SKUPAJ			4.808.758,57

Tabela 27: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		1.635.513,37	
DDV in drugi davki			349.059,92
SKUPAJ			1.984.573,29



8.2.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 28: 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
SKUPAJ		7.071.525,91

Tabela 29: 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
SKUPAJ		852.462,23

Tabela 30: 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
SKUPAJ		592.714,59

Tabela 31: 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
SKUPAJ		3.990.835,72

Tabela 32: 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
SKUPAJ		1.635.513,37

8.2.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 33: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	1.469.954,59
SKUPAJ		1.469.954,59

Tabela 34: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	179.464,72
SKUPAJ		179.464,72

Tabela 35: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	123.507,11
SKUPAJ		123.507,11

Tabela 36: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Kidričevo

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	817.922,84
SKUPAJ		817.922,84



Tabela 37: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Majšperk

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	349.059,92
SKUPAJ		349.059,92

8.2.4 Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah

Tabela 38: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - skupaj

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

Tabela 39: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj

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

Tabela 40: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Hajdina

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



Tabela 41: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Kidričevo

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

Tabela 42: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Majšperk

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

8.3 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).



8.3.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 43: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		7.271.520,79	
DDV in drugi davki			1.510.956,50
SKUPAJ			8.782.477,29

Tabela 44: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		876.711,29	
DDV in drugi davki			184.495,45
SKUPAJ			1.061.206,74

Tabela 45: 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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		609.575,93	
DDV in drugi davki			126.966,50
SKUPAJ			736.542,43

Tabela 46: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih 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	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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		4.104.106,64	
DDV in drugi davki			840.783,01
SKUPAJ			4.944.889,65

Tabela 47: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih 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	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
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		1.681.126,93	
DDV in drugi davki			358.711,54
SKUPAJ			2.039.838,47



8.3.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 48: 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
SKUPAJ		7.271.520,79

Tabela 49: 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
SKUPAJ		876.711,29

Tabela 50: 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
SKUPAJ		609.575,93



Tabela 51: 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
SKUPAJ		4.104.106,64

Tabela 52: 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
SKUPAJ		1.681.126,93

8.3.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 53: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	1.510.956,50
SKUPAJ		1.510.956,50

Tabela 54: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	184.495,45
SKUPAJ		184.495,45

Tabela 55: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Hajdina

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	126.966,50
SKUPAJ		126.966,50



Tabela 56: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Kidričevo

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	840.783,01
SKUPAJ		840.783,01

Tabela 57: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Majšperk

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	358.711,54
SKUPAJ		358.711,54

8.3.4 Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah

Tabela 58: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,017	1,017
INVESTICIJA	2020	2021	2022
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
Skupaj (celotna inv. vrednost)	350.188,67	2.345.554,61	6.086.734,01

Tabela 59: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj

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



Tabela 60: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Hajdina

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

Tabela 61: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Kidričevo

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

Tabela 62: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Majšperk

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



9 ANALIZA LOKACIJE

9.1 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.

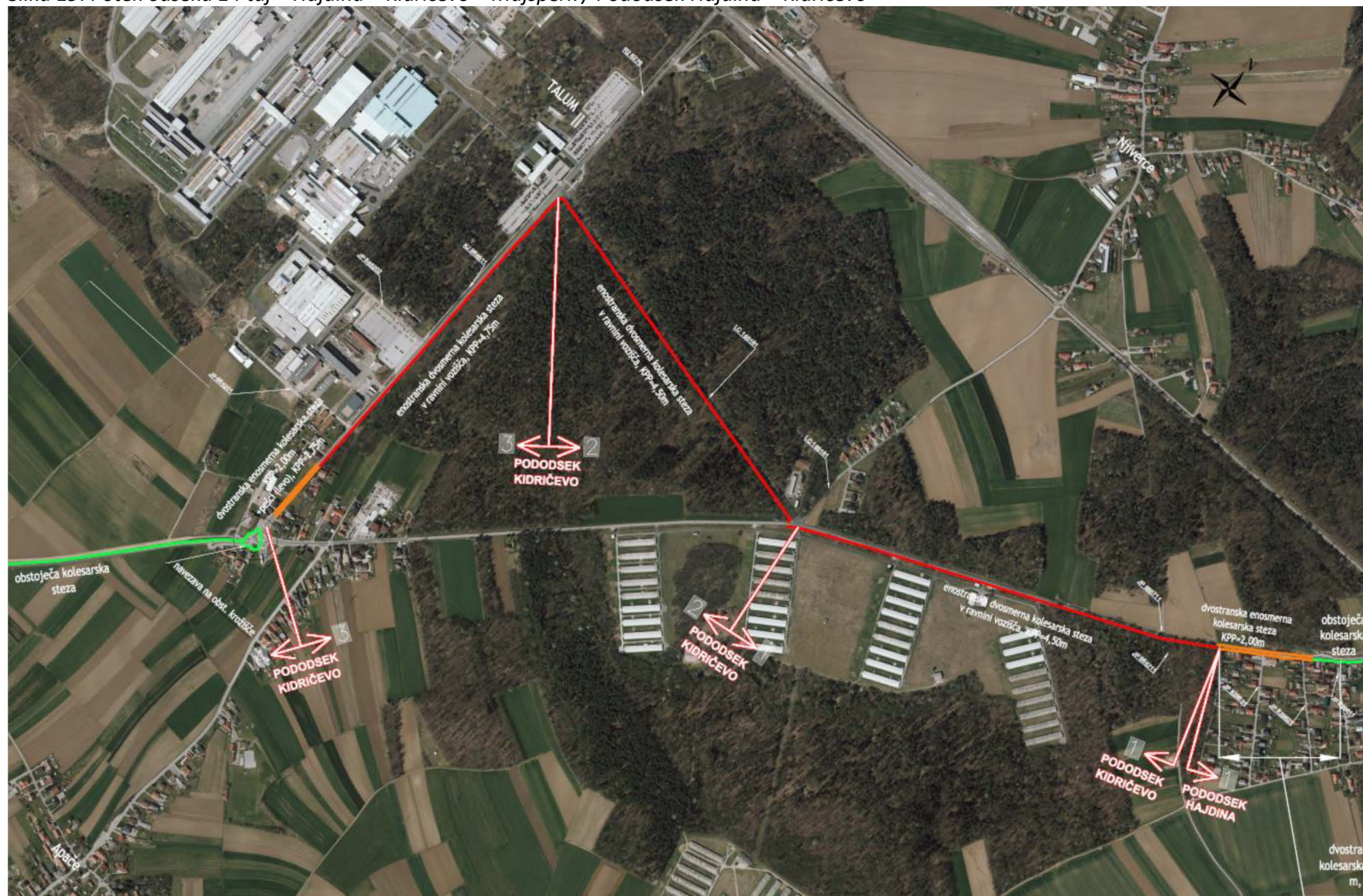
Slika 17: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Ptuj - Hajdina



Slika 18: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Ptuj – Hajdina - Kidričevo



Slika 19: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Hajdina – Kidričevo



Slika 20: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo - Majšperk

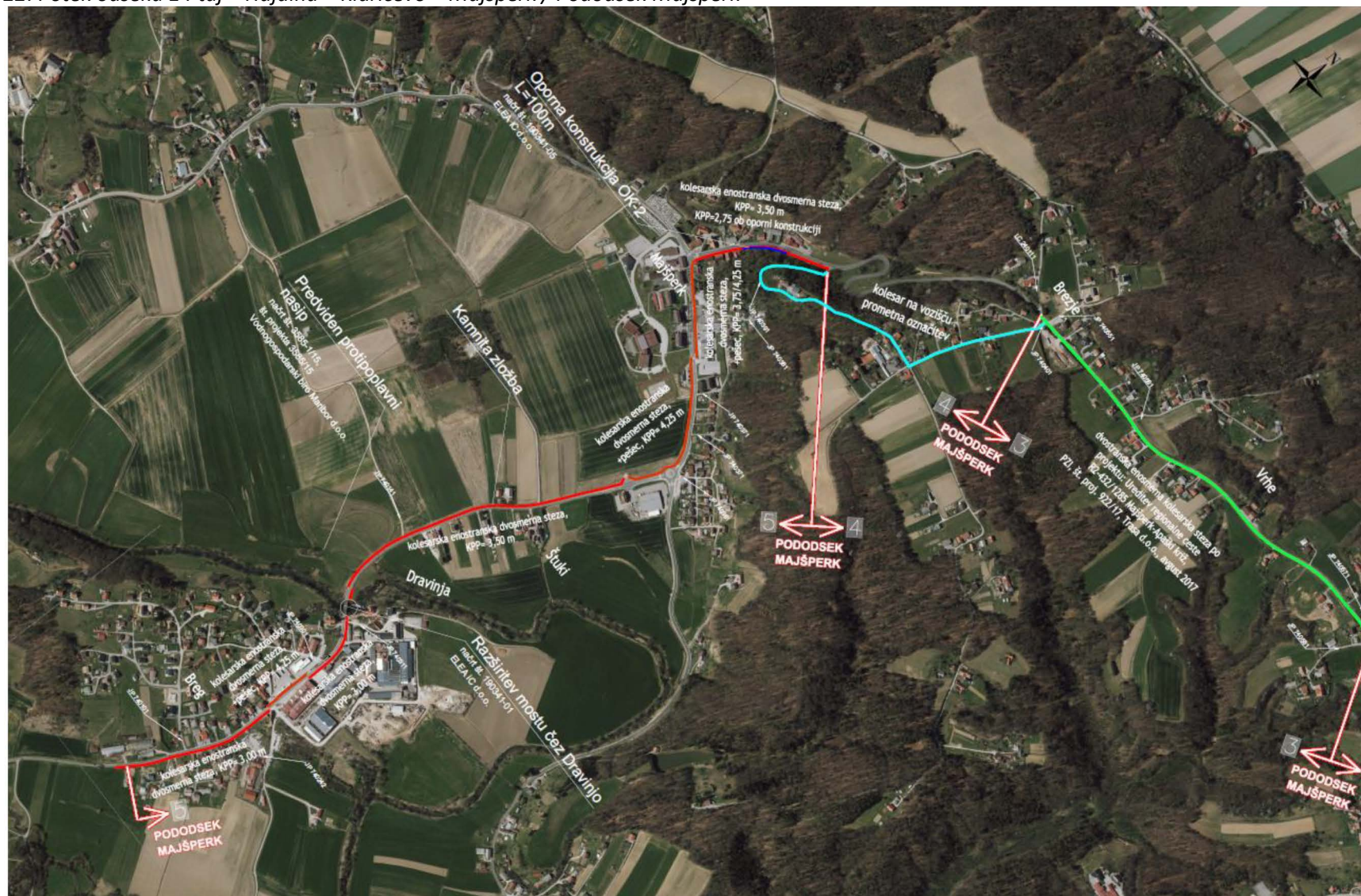




Slika 21: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo – Majšperk



Slika 22: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Majšperk



Slika 23: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo (smer Slovenska Bistrica)





Slika 24: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo (smer Slovenska Bistrica)



Slika 25: Potek odseka 1 Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk / Pododsek Kidričevo (smer Slovenska Bistrica)





9.2 Lokacija objekta z navedbo prostorskih aktov

Predvidena investicija se bo izvajala na območju Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo in Občine Majšperk.

Navedba prostorskih aktov:

Mestna občina Ptuj

- Državni prostorski načrt za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko – Hodoš (Uradni list RS, št. 51/09; 80/10; 12/14)
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu občine Hajdina (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 31/19)

Občina Hajdina

- Državni lokacijski načrt za avtocesto na odseku Slivnica – Draženci (Uradni list RS, št. 73/05; 33/07; 75/10; 80/10)
- Državni prostorski načrt za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko – Hodoš (Uradni list RS, št. 51/09; 80/10; 12/14)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana za območje Občine Hajdina (Uradni list RS, št. 78/04)
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu občine Hajdina (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 31/2019)

Občina Kidričevo

- Državni prostorski načrt za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko – Hodoš (Uradni list RS, št. 51/09; 80/10; 12/14)
- Državni prostorski načrt za prenosni plinovod M9 Lendava-Kidričevo (Uradni list RS, št. 47/16)
- Lokacijski načrt za vzporedni plinovod M 1/1 na odseku Kidričevo - Rogatec (Uradni list RS, št. 34/01; 110/02; 34/06; 33/07; 54/10; 80/10; NPB1)
- Občinski prostorski načrt Občine Kidričevo (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 38/13; 53/13; 22/16; NPB1 Uradni list RS, št. 12/14; 47/16)

Občina Majšperk:

- Državni prostorski načrt za vodnogospodarsko ureditev Dravinje na odseku Stogovci-Koritno (Uradni list RS, št. 31/13)
- Občinski prostorski načrt Občine Majšperk (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 40/13, 16/16; NPB1)



10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

10.1 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 okolja² 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

² 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 63: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

Učinkovitost izrabe naravnih virov	
V času načrtovanja	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.
V času izvajanja	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.
V času obratovanja	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	
V času načrtovanja	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.
V času izvajanja	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.
V času obratovanja	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	
V času načrtovanja	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.
V času izvajanja	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.
V času obratovanja	Izvaja se redno vzdrževanje kolesarske, s čimer se zagotavlja trajnost izgrajene infrastrukture in preprečuje negativne vplive na okolje.
Okoljska učinkovitost	
V času načrtovanja	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.
V času izvajanja	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.
V času obratovanja	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	
V času načrtovanja	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.
V času izvajanja	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.
V času obratovanja	V času obratovanja se posveča pozornost rednemu urejanju in vzdrževanju zelenega pasu ob kolesarski infrastrukturi.
Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov	
V času načrtovanja	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.
V času izvajanja	Vsi gradbeni stroji in naprave morajo biti skladni in delovati z veljavnimi predpisi.
V času obratovanja	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.
Sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb	
V času načrtovanja	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.
V času izvajanja	Čas gradnje se prilagaja eventualnim tveganjem izrednih podnebnih situacij.
V času obratovanja	Zagotavlja se redno vzdrževanje, še posebej pa se skrb nameni vzdrževanju odvodnjavanja na kolesarskem oz. prometnem omrežju.

10.2 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov: Investicija ne povzroča stroškov, ki bi terjali posebna vlaganja v odpravo negativnih okoljskih vplivov. Vsi omilitveni ukrepi so v skladu s slovenskimi predpisi že vključeni v strošek posamezne naložbe, kot je predstavljeno v tem IP.



11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

11.1 Časovni načrt s popisom aktivnosti

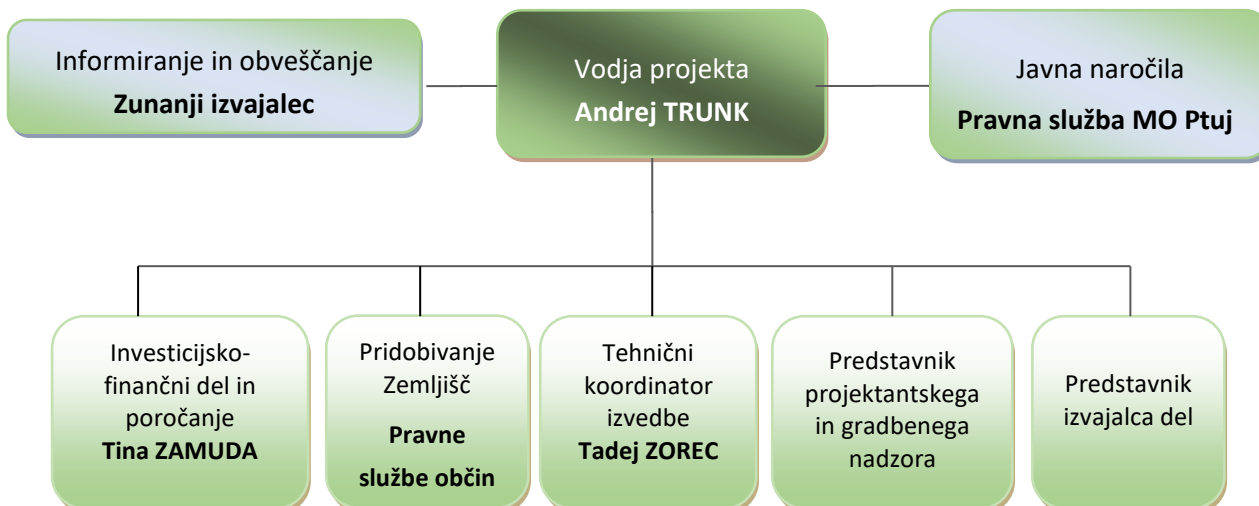
Tabela 64: Časovni načrt s popisom aktivnosti

Leto	2018				2019				2020				2021				2020				2023
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I
0. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI																					
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																					
I. IZVEDBA																					
Izvedba projekta																					
II. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI																					
Storitve nadzora, inženiring																					
Komuniciranje in informiranje																					
Vodenje in administracija																					
Tehnični prevzem																					
Zaključno poročilo z izvedenimi plačili																					



11.2 Organizacija vodenja projekta

Slika 26: Organizacijska struktura projektne skupine



Pripravo in izvedbo naložbe bo vodila projektna skupina sestavljena iz predstavnikov sodelujočih občin v okviru obstoječih kadrovskih in prostorskih zmogljivosti. Projektna skupina se sestoji iz vodje projekta in članov projektne skupine. Po potrebi se projektna skupina v fazi izvajanja razdeli na podskupine po posameznih odsekih kolesarske povezave.

Vsi člani projektne skupine imajo ustrezno strokovno izobrazbo in izkušnje z izvajanjem EU projektov.

Vodja projekta je odgovoren za izvedbo celotnega projekta: poslovni, finančni in strokovni del priprave, izvedbe in zaključka projekta. V času daljše odsotnosti lahko vodja projekta predlaga namestnika, ki ima določena pooblastila in ga lahko nadomešča.

Vodja projekta je Andrej TRUNK, dipl. inž. prom., vodja oddelka za gospodarske dejavnosti. Vodja projekta ima izkušnje z vodenjem naslednjih projektov:

- Cesta Podvinci: 640.000,00 EUR
- Ureditev mestne tržnice: 5.370.000,00
- Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj - odsek 1: 406.000,00 EUR
- Investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture v Mestni občini Ptuj: 1.087.000,00 EUR
- Cesta Žabjak: 400.000,00 EUR

Projektno skupino poleg vodje sestavljajo še drugi člani:

- Tina ZAMUDA, po izobrazbi univ. dipl. ekonomistka, je na Mestni občini Ptuj zaposlena kot višja svetovalka v Službi za projekte z izkušnjami s področja prijav in črpanja evropskih sredstev.



- Tadej ZOREC, po izobrazbi mag. inž. prom., je na Mestni občini Ptuj zaposlen kot svetovalec za izvedbo projektov, z izkušnjam s področja izvedbe projektov trajnostne mobilnosti.
- Skupini se bodo pridružili tudi zunanji člani, ki bodo pokrivali področja, ki jih občine same ne morejo zagotoviti.

Naloge projektne skupine so:

- Pripraviti manjkajočo dokumentacijo, dovoljenja in zemljišča;
- Izvesti javna naročila;
- Zagotoviti koordinacijo vseh vpletenih;
- Učinkovito izvesti projekt v skladu s projektno - investicijsko dokumentacijo ter časovnim načrtom;
- Poročati o poteku investicije;
- Skrbeti za informiranje in obveščanje javnosti;
- Po zaključku investicije pripraviti objekt za zagon in obratovanje.

Sedež projektne skupine in oprema bosta na voljo v prostorih občinske uprave MO Ptuj, v času izvedbe se projektna skupina po potrebi preseli na samo lokacijo. Projektna skupina se bo sestajala praviloma enkrat mesečno, v času izvedbe lahko tudi pogosteje.

11.3 Analiza izvedljivosti

V nadaljevanju smo preverili izvedljivost načrtovanih aktivnosti z vidika ključnih mejnikov v projektu.

Tabela 65: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

Ključni mejniki	Trajanje
PRIPRAVA PROJEKTA	
Projektna dokumentacija	Izdelano
Investicijska dokumentacija	Izdelano
Upravna dovoljenja	Za izvedbo projekta ni potrebno pridobiti gradbenih dovoljenj. Potrebno pa je pridobiti vsa potrebna soglasja.
Priprava vloge za pridobitev sofinanciranja	Končna vloga: september 2020 Potrditev sofinanciranja z odločbo MzI je predvidena za december 2020
Dokumentacija za javno naročilo	December 2020
Izbor ponudnikov – javnega naročila	Januar – Marec 2021
Lastništvo	Sodelujoče občine so v fazi pridobivanja pravice gradnje na parcelah, ki jih potrebujejo za izvedbo predmetnega projekta. Predvidoma bodo pravice gradnje pridobljene najkasneje do septembra 2020.
IZVEDBA	
Gradnja kolesarske povezave	April 2021 – Avgust 2022
Tehnični prevzem	September 2022



Predaja objektov v upravljanje	Oktober 2022
Poročilo o izvajanju investicije	Letno v času gradnje, zaključno poročilo
ZAGON	
Predaja vseh objektov	November 2022
Zaključek projekta (poročila, plačila,...)	December 2022
Poročila o učinkih projekta	Letno v okviru letnega poročila upravljavcev

Javna naročila: Izvajalce gradbenih del in zunanjih storitev bo investitor/naročnik izbral po postopku in na način, ki ga določa Zakon o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18).

Poročilo o izvajanju investicije: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta pripravi poročilo o izvajanju investicije oz. poročilo ob predvidenih odmikih v skladu z določili 6. člena 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) ter v primerih, ko tako določajo predpisi.

Novelacija IP: 6. člen 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) določa, da če se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega programa (na primer sprememba tehnologije, časovnega načrta izvedbe, virov financiranja, spremembe na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 20 % ocenjene vrednosti projekta, se mora investicijski program spremeniti in dopolniti (novelirati). Odgovorni vodja izvedbe investicijskega projekta pripravi predlog za morebitno novelacijo investicijskega programa.

Poročilo o spremljanju učinkov: Poročilo o spremljanju učinkov investicijskega projekta (stopnja izkoriščenosti zmogljivosti, kazalniki ciljev, poslovanje,...) v fazi obratovanja pripravi upravljavec naložbe. Upravljavec pošlje poročilo investitorju, ki ga preuči ter na njegovi podlagi pripravi predlog za morebitne potrebne ukrepe. Spremljanje učinkov investicije bo potekalo na treh ravneh:

- i. statistično spremljanje doseganja zastavljenih ciljev in kazalnikov iz tega IP,
- ii. vsebinsko spremljanje uresničevanja zastavljenih ciljev v tem IP ter
- iii. finančno spremljanje prihodnjega poslovanja upravljavca.

Upravljavec je dolžan spremljati učinke ves čas trajanja ekonomske dobe projekta oz. v skladu s predpisi eventualnih sofinancerjev.

Zaključek: Projekt ima jasno upravljavsko strukturo. Poleg tega so rešena bistvena vprašanja pripravljalne faze, vezana na projektiranje in lastništvo, zato je projekt, v kolikor bodo zagotovljeni tudi načrtovani viri financiranja, izvedljiv.



12 NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH

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



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 67: 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	339.447,55	0,00	101.834,27	237.613,28	31,99%
Slovenska udeležba kohezijske politike	84.861,88	0,00	25.458,56	59.403,32	8,00%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	452.401,86	29.926,69	108113,94	314361,23	42,63%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	184.495,45	7.374,60	51.789,49	125.331,36	17,38%
SKUPAJ	1.061.206,74	37.301,29	287.196,26	736.709,19	100,00%

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 68: 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	256.950,22	0,00	77.085,07	179.865,15	34,89%
Slovenska udeležba kohezijske politike	64.237,55	0,00	19.271,27	44.966,29	8,72%
Občina Hajdina – Upravičeni stroški	288.388,16	21.165,35	66.529,85	200.692,96	39,15%



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

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 69: 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	1.817.201,59	0,00	545.160,47	1.272.041,12	36,75%
Slovenska udeležba kohezijske politike	454.300,40	0,00	136.290,12	318.010,28	9,19%
Občina Kidričevo – Upravičeni stroški	1.832.604,65	153.170,88	386.070,48	1.293.363,29	37,06%
Občina Kidričevo – Neupravičeni stroški	840.783,01	33.697,60	239.887,37	567.198,04	17,00%
SKUPAJ	4.944.889,65	186.868,48	1.302.375,73	3.455.645,44	100,00%

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 70: 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	890.414,69	0,00	267.124,41	623.290,28	43,65%
Slovenska udeležba kohezijske politike	222.603,67	0,00	66.781,10	155.822,57	10,91%



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

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.



13 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

13.1 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.



13.1.1 Projekcija stroškov

Tabela 71: 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
Skupaj	751.825	751.825



13.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza

Tabela 72: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostarek 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



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



13.1.3 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.



13.1.4 Izračun finančne vrzeli

IZRAČUN NAJVIŠJEGA ZNESKA SUBVENCije

Tabela 73: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

	Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti
Skupni investicijski stroški		8.541.480,50
Od tega upravičeni stroški (EC)		7.271.520,79
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		8.008.792,31
1 b	Finančna vrzel (R=EE/DIC):	105,17	%	100,00
2	Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	7.647.102,91		7.271.520,79
3 a	Najvišja stopnja sofinanciranja (CRpa):	100,00%	%	100,00%
3 b	Izračun najvišjega zneska (DA*Crpa):	7.647.102,91		7.271.520,79

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.



13.2 Ekonomska analiza in denarni tok

13.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro

Tabela 74: 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	0
2021	0	0	0	642.221	0	642.221
2022	0	0	0	1.498.517	0	1.498.517
2023	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2024	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2025	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2026	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2027	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2028	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2029	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2030	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2031	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2032	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2033	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2034	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2035	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2036	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2037	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2038	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2039	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2040	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2041	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2042	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2043	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2044	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2045	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2046	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2047	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2048	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2049	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
2050	185.416	246.725	240.296	0	109.686	782.122
Skupaj	5.191.648	6.908.300	6.728.282	2.140.738	3.071.198	24.040.167



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
SKUPAJ LETNI PRIHRANEK	EUR	185.416,00

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
SKUPAJ LETNI PRIHRANEK	EUR	246.724,80

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
VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI	EUR	240.296,00

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 75: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč

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

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 udeleženi 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 76: 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
Skupaj družbeno ekonomski stroški	6.875	36.669	254.576	2.104.727

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.



13.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza

Tabela 77: 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
2020	0	350.189	0	350.189	0	0	0	-350.189	350.189	0	-350.189
2021	1	2.306.347	0	2.306.347	642.221	0	642.221	-1.664.125	2.196.521	611.640	-1.584.881
2022	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
2023	3	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	652.432	652.432
2024	4	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	621.364	621.364
2025	5	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	591.775	591.775
2026	6	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	563.595	563.595
2027	7	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	536.757	536.757
2028	8	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	511.198	511.198
2029	9	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	486.855	486.855
2030	10	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	463.671	463.671
2031	11	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	441.592	441.592
2032	12	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	420.563	420.563
2033	13	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	400.537	400.537
2034	14	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	381.463	381.463
2035	15	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	363.299	363.299
2036	16	0	26.851	26.851	782.122	0	755.272	755.272	0	345.999	345.999



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



13.2.3 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.



13.3 Denarni tokovi

Tabela 78: Denarni tok

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



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



14 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

14.1 Analiza tveganj

V okviru analize občutljivosti ugotavljamo mogoče spremembe ključnih spremenljivk, ki 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 79: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	4.292.326	100,00%	5,41%	100,00%
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.



14.1.1 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 prijavili 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.



14.2 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 80: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	4.292.326	100,00%	5,41%	100,00%
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%



15 PREDSTAVITEV REZULTATOV

Aktivnosti za izvedbo investicije se odvijajo po planiranem časovnem načrtu. Izdelana je bila projektna dokumentacija in investicijska dokumentacija.

Investicijska dokumentacija (DIIP in PIZ) je prikazala kot optimalno izbiro variante različico »z« investicijo, tako je investicijski program (IP) izdelan za to različico.

IP nam je podal sledeče rezultate:

- Analiza obstoječega stanja in potreb je pokazala potrebo po izvedbi investicije, saj bo le ta pozitivno vplivala na družbeno, socialno, zdravstveno in ekonomsko življenje prebivalcev območja, prav tako nam prikaže pozitiven vpliv z vidika prihoda turistov in trženja turistične destinacije.
- Predstavitev tehnično – tehnološkega dela je predstavljena na podlagi izdelane projektne dokumentacije in prikazuje usklajenost s potrebnimi akti.
- Vrednost projekta je podana po stalnih in tekočih cenah. Investicija v stalnih cenah znaša 8.541.480,50 v tekočih cenah pa 8.782.477,29. Upoštevana je bila stopnja rasti cen za leto 2021 in 2022 1,70% na letni ravni.
- Analiza lokacije je prikazala primernost izbranih lokacij in usklajenost s prostorskimi akti.
- Analiza vplivov na okolje ni prikazala negativnih vplivov na okolje.
- Finančna konstrukcija je zaprta s sredstvi proračuna Mestne občine Ptuj, Občine Hajdina, Občine Kidričevo, Občine Majšperk in nepovratnih sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj ter Proračuna RS.
- Razdelani so prihodki, operativni stroški in družbene koristi, ki so potrebni za izdelavo finančne analize in ekonomske analize. Rezultati finančne analize nam prikažejo upravičenost do sofinanciranja s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj ter Proračuna RS. Rezultati ekonomske analize nam prikazujejo upravičenost izvedbe investicije z družbenoekonomskega vidika. Ovrednoteni so vsi stroški, ki bodo nastali tekom izvajanja investicije in delovanja investicije in so prav tako prikazani v finančni in ekonomski analizi. Na podlagi finančne in ekonomske analize so izračunani finančni in ekonomski kazalniki, ki kažejo na upravičenost sofinanciranja investicije in ekonomsko upravičenost izvedbe investicije.
- Analiza občutljivosti je prikazala, da je investicija srednje občutljiva na spremembo izbranih spremenljivk. Projekt je najbolj občutljiv na spremembo znižanja prihodkov.
- Analiza tveganj je pokazala, da investicija ni večjih odstopanj pri spremembi izbranih spremenljivk za 1%.

Investicijski program je prikazal upravičenost izvedbe investicije. Predlaga se izvedba investicije, odločitev za izvedbo je odvisna od investitorja.



16 PRILOGE

16.1 Seznam parcel