Številka: 410-357/2017

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

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

**Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj**

Ptuj, november 2017

Naziv investicijskega projekta

**Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj**

Investitor:

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

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

**Miran Senčar, župan**

Odgovorna oseba za nadzor in izvedbo investicije (ime, priimek, podpis, žig):

**Andrej Trunk, vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti**

Skrbnik investicijskega projekta (ime, priimek, podpis, žig):

**Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti**

Izdelovalec DIIP št. 410-357/2017 (ime, priimek, podpis, žig):

**Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti**

**Tina Zamuda, višja svetovalka v Kabinetu župana**

**Elena Zupanc, višja svetovalka v Kabinetu župana**

Bodoči upravljavec predmeta investicije:

**Javne službe Ptuj d.o.o., Ulica heroja Lacka 3, 2250 Ptuj**

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

**mag. Alen Hodnik, direktor**

**Kraj in datum izdelave dokumenta**: Ptuj, november 2017

**KAZALO VSEBINE**

[1 Navedba investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije, upravljavca ter strokovnih sodelavcev 5](#_Toc500247524)

[1.1 Navedba investitorja 5](#_Toc500247525)

[1.2 Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije 5](#_Toc500247526)

[1.3 Navedba upravljavca 6](#_Toc500247527)

[2 analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero 7](#_Toc500247528)

[2.1 Predstavitev občine 7](#_Toc500247529)

[2.2 Pregled in analiza obstoječega stanja 8](#_Toc500247530)

[2.3 Temeljni razlog za investicijsko namero 12](#_Toc500247531)

[3 opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami 14](#_Toc500247532)

[3.1 Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega povabila in določila ter upravičene namene 14](#_Toc500247533)

[3.2 Predmet investicije 16](#_Toc500247534)

[3.3 Namen investicije 16](#_Toc500247535)

[3.4 Cilj investicije 18](#_Toc500247536)

[3.5 Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi 19](#_Toc500247537)

[4 opis variante »z« investicijo, predstavljenA v primerjavi z alternativo »brez« investicije 23](#_Toc500247538)

[4.1 Varianta »brez« investicije 23](#_Toc500247539)

[4.2 Varianta »z« investicijo 23](#_Toc500247540)

[5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE 24](#_Toc500247541)

[5.1 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije 24](#_Toc500247542)

[6 ocena investicijskih stroškov 36](#_Toc500247543)

[6.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah 36](#_Toc500247544)

[6.2 Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po tekočih cenah 37](#_Toc500247545)

[6.3 Navedba osnove za oceno vrednosti 39](#_Toc500247546)

[7 temeljne prvine, ki določajo investicijo 40](#_Toc500247547)

[7.1 Predhodna idejna rešitev ali študija 40](#_Toc500247548)

[7.2 Opis in grafični prikaz lokacije 40](#_Toc500247549)

[7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe 41](#_Toc500247550)

[7.4 Varstvo okolja 43](#_Toc500247551)

[7.5 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov 43](#_Toc500247552)

[7.6 Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo 43](#_Toc500247553)

[7.7 Predvideni viri financiranja po tekočih cenah 46](#_Toc500247554)

[7.8 Terminski plan izvedbe investicije 46](#_Toc500247555)

[7.9 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta 47](#_Toc500247556)

[8 ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljne priprave investicijske, projektne in druge dokumentacije s časovnim načrtom 48](#_Toc500247557)

**KAZALO SLIK**

[Slika 1: Načini potovanj v Mestni občini Ptuj leta 2003 in 2016 8](#_Toc500247558)

[Slika 2: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2013 9](#_Toc500247559)

[Slika 3: Obseg dnevnih migrantov v/s Ptuja glede na druge občine v letu 2015 10](#_Toc500247560)

[Slika 4: Obseg dnevnih migrantov glede na druge občine in smer poteka prometa v letu 2015 11](#_Toc500247561)

[Slika 5: Lokacije prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v obdobju 2011-2015 12](#_Toc500247562)

[Slika 6: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju Mestne občine Ptuj 13](#_Toc500247563)

[Slika 7: Prikaz območja izvajanja projekta in potek primarnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj 40](#_Toc500247564)

[Slika 8: Kadrovsko organizacijska shema projekta 45](#_Toc500247565)

**KAZALO TABEL**

[Tabela 1: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja« 21](#_Toc500247566)

[Tabela 2: Vrednost investicije v stalnih cenah 36](#_Toc500247567)

[Tabela 3: Vrednost investicije v tekočih cenah 37](#_Toc500247568)

[Tabela 4: Prikaz upravičenih stroškov v tekočih cenah po letih 38](#_Toc500247569)

[Tabela 5: Prikaz neupravičenih stroškov v tekočih cenah po letih 38](#_Toc500247570)

[Tabela 6: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih 41](#_Toc500247571)

[Tabela 7: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih 42](#_Toc500247572)

[Tabela 8: Viri financiranja po letih 46](#_Toc500247573)

[Tabela 9: Terminski plan izvedbe investicije 46](#_Toc500247574)

# Navedba investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije, upravljavca ter strokovnih sodelavcev

## Navedba investitorja

|  |  |
| --- | --- |
| **INVESTITOR** | |
| **Naziv** | **MESTNA OBČINA PTUJ** |
| **Naslov** | **MESTNI TRG 1, 2250 PTUJ** |
| **Odgovorna oseba** | **Miran Senčar, župan** |
| **Telefon** | **02 748 29 99** |
| **Telefax** | **02 748 29 98** |
| **E-pošta** | [**obcina.ptuj@ptuj.si**](mailto:obcina.ptuj@ptuj.si) |
| **Davčna številka** | **SI85675237** |
| **Transakcijski račun** | **01296-0100016538** |
| **Odgovorna oseba za pripravo in nadzor investicijske dokumentacije** | **Miran Senčar, župan** |
| **Odgovorna oseba za pripravo in nadzor projektne dokumentacije** | **Andrej Trunk, vodja oddelka za gospodarske dejavnosti** |

## Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije

|  |  |
| --- | --- |
| **IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJUE** | |
| **Naziv** | **MESTNA OBČINA PTUJ** |
| **Naslov** | **MESTNI TRG 1, 2250 PTUJ** |
| **Odgovorna oseba** | **Miran Senčar, župan** |
| **Telefon** | **02 748 29 99** |
| **Telefax** | **02 748 29 98** |
| **E-pošta** | [**obcina.ptuj@ptuj.si**](mailto:obcina.ptuj@ptuj.si) |
| **Davčna številka** | **SI85675237** |
| **Transakcijski račun** | **01296-0100016538** |
| **Priprava Dokumenta identifikacije investicijskega projekta** | **Tina Zamuda, višja svetovalka, Kabinet župana**  **Elena Zupanc, višja svetovalka, Kabinet župana**  **Aleš Gregorec, višji svetovalec, Oddelek za gospodarske dejavnosti** |
| **Telefon** | **02 748 29 23** |
| **Telefax** | **02 748 29 98** |
| **E-pošta** | **tina.zamuda@ptuj.si** |

## Navedba upravljavca

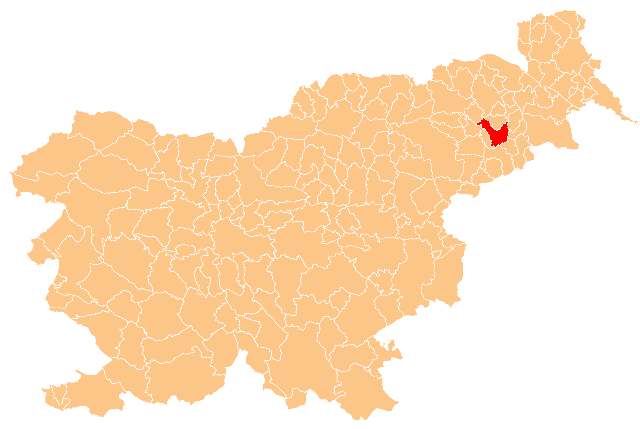
|  |  |
| --- | --- |
| **BODOČI UPRAVLJAVEC INVESTICIJE** | |
| **Naziv** | **Javne službe Ptuj d.o.o.** |
| **Naslov** | **Ulica heroja Lacka 3, 2250 Ptuj** |
| **Odgovorna oseba** | **mag. Alen Hodnik, direktor** |
| **Telefon** | **02 620 73 41** |
| **Telefax** | **02 620 73 31** |
| **E-pošta** | **info@js-ptuj.si** |

# analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero

## Predstavitev občine

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujskega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. 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 5 mestnih četrtnih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg- Turnišče) ter 3 primestne (Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

V Mestni občini Ptuj živi 23.205 prebivalcev, kar znaša 1,13% vseh prebivalcev Slovenije. Samo v naselju Ptuj živi 78 % 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 MO Ptuj je **348 prebivalcev na km2**, kar močno presega slovensko povprečje (101 preb./km2). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami.



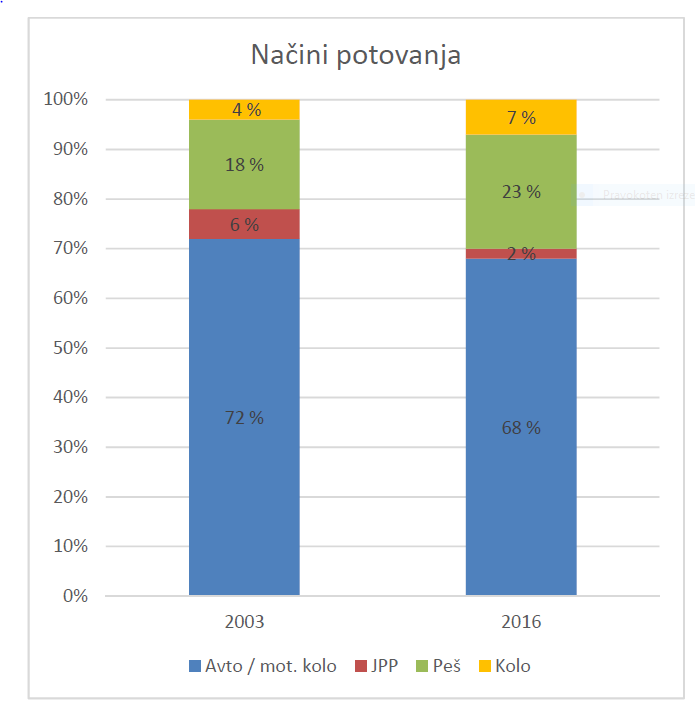
Število prebivalcev Mestne občine Ptuj se znižuje, na kar kažejo podatki o negativnem naravnem in majhnem pozitivnem selitvenem prirastu, ki znaša (+44). V prejšnjih letih smo beležili negativen selitveni prirast. Indeks staranja prebivalstva v Mestni občini Ptuj je višji od povprečja Slovenije (120,5). Povprečna starost Ptujčana je 43,8 let (moški 41,5 let; ženske 46,0 let).

Mestna občina Ptuj namerava v bližnji prihodnosti vzpostaviti celovito mrežo kolesarskih povezav, ki bodo povezale ključne generatorje dnevnih potovanj v občini. Dnevna potovanja vključujejo vsa potovanja občanov na delo in izobraževanje. V ta namen je Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru po naročilu Mestne občine Ptuj pripravila projektno nalogo Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj, ki bo izhodišče za pripravo projektov, ki jih bo Mestna občina Ptuj prijavljala za sofinanciranje evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti. S sprejemom Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj na mestnem svetu so tudi izpolnjeni pogoji za prijavo na razpise s področja trajnostne mobilnosti. Za potrebe analize obstoječega stanja in oblikovanje predlogov za izbiro optimalnih tras je bilo organiziranih več strokovnih terenskih ogledov obstoječih kolesarskih povezav v naselju Ptuj. Skupino so sestavljali različni deležniki: predstavniki Kolesarske mreže Ptuj, Policije, občinske uprave, UM Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo.

## Pregled in analiza obstoječega stanja

**Nizki delež potovanj s kolesom**

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



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

Vir:Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj

Posledice čezmerne rabe osebnega avtomobila nižajo splošno raven kakovosti življenja v mestu. Prebivalci mesta so v večji meri izpostavljeni hrupu2 in emisijam, predvsem trdim delcem v zraku PM10.

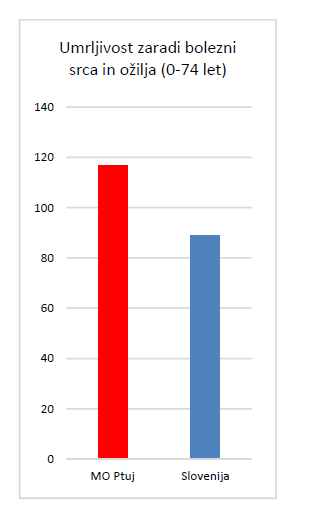
Stopnja motorizacije v Mestni občini Ptuj je s 536 avtomobili na 1.000 prebivalcev precej nad slovenskim povprečjem, ki je leta 2015 znašalo 523 avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih je razvidno, da imata skoraj dve tretjini gospodinjstev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

**Neaktiven življenjski slog**

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

Na Ptuju je splošna umrljivost v letih od 2011-2013 znašala 1.176 na 100.000 prebivalcev, kar je 196

nad slovenskim povprečjem z 980. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 117, kar je 28 nad slovenskim povprečjem z 89.



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

Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017

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

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

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

**Prometna varnost**

Prometna varnost kolesarskega prometa se je na državni ravni v zadnjem obdobju poslabšala, saj je

število nesreč z udeležbo kolesarjev v porastu, prav tako se je povečalo število poškodovanih in umrlih kolesarjev.

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

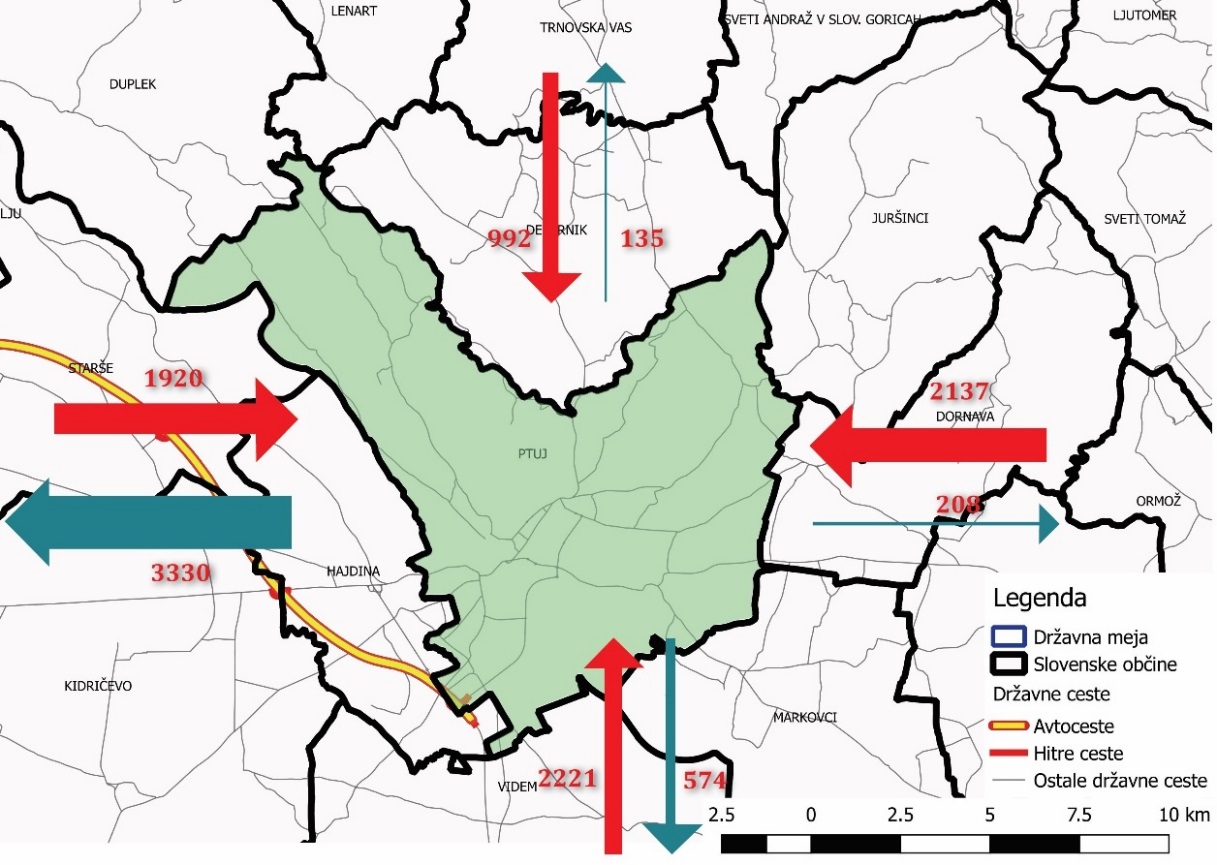
**Delovne migracije**

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

Slika 3: Obseg dnevnih migrantov v/s Ptuja glede na druge občine v letu 2015

Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj

Dnevna potovanja so tako najizrazitejša v/iz zahodne smeri, nakar sledijo še vzhodna smer ter južna in severna smer.



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

Vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj

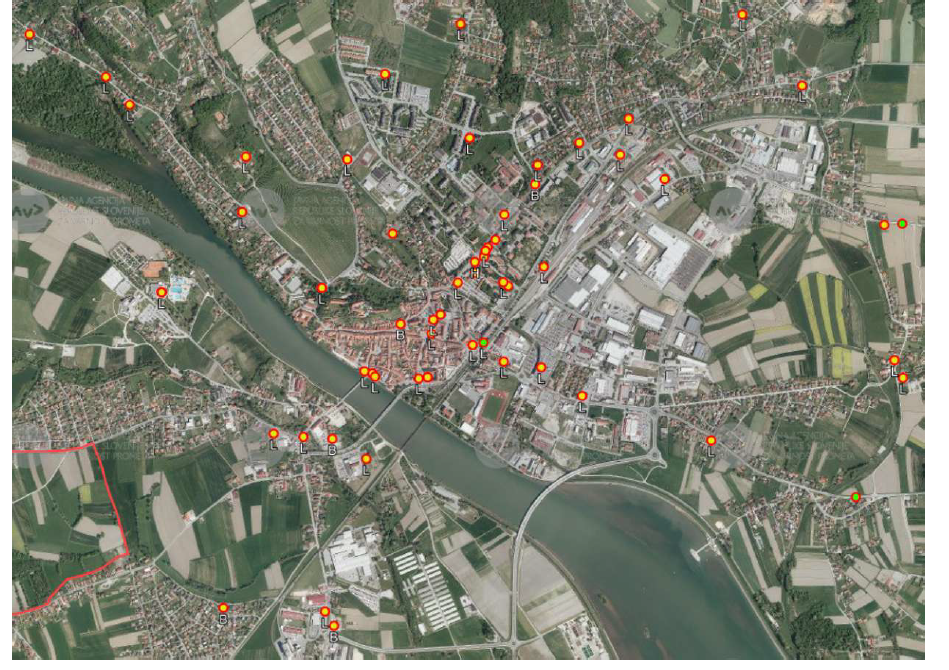
Določen potencial za zmanjšanje avtomobilskega prometa in predvsem parkirnega pritiska v središču mesta predstavlja uvedba dodatnih parkirišč P + R, konkretno »Parkiraj in se pelji« ter »Parkiraj in pojdi s kolesom«, ki so nekoliko odmaknjena od mesta ter delovnim migrantom iz okoliških občin omogočajo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

**Izzivi CPS na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja**

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi, s katerimi se bo v prihodnje treba soočiti. Skupna dolžinakolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj je premajhna, tiste, ki obstajajo, pa med sabo niso povezane. Poleg tega so te do kolesarjev pogosto neprijazne, dotrajane in na posameznih mestih celo nevarne. Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z odmaknjenimi naselji in četrtnimi skupnostmi.

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

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



Slika 5: Lokacije prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v obdobju 2011-2015

Vir:Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017

## Temeljni razlog za investicijsko namero

Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v MO Ptuj 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 četrtne skupnosti (ČS) in naselja z mestnim

središčem ali 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.



Slika 6: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju Mestne občine Ptuj

Vir: Projektna naloga Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj, 2017

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

# opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

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

V finančni perspektivi 2014-2020 je regijam namenjen mehanizem Dogovor za razvoj regij. Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo je na podlagi prvega odstavka 2. člena Uredbe o izvajanju ukrepov endogene politike (Uradni list RS, 16/13 in 78/15; v nadaljevanju uredba) dne 13.11.2017 izdalo povabilo Razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo.

Mestna občina Ptuj je po objavi 2. povabila Dogovora za razvoj regij pristopila k pripravi Dokumenta identifikacije investicijske projekta **Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj.** DIIP obravnava več odsekov povezav, ki se lahko nadaljujejo v sosednje občine v kolikor bodo izkazale interes po sodelovanju.

Na podlagi tega povabila pripravijo regionalne razvojne agencije osnutke dopolnjenih dogovorov, ki vključujejo za regijo najbolj pomembne regijske, medregijske in/ali sektorske projekte, ki bodo omogočili izkoriščanje najpomembnejših razvojnih potencialov in prednosti regije, odpravljali ključne razvojne ovire regije in uresničevali regijske razvojne specializacije. Skrajni rok za posredovanje osnutka dopolnjenega dogovora je 15. februar 2018.

V osnutke dopolnjenih dogovorov so lahko uvrščeni najpomembnejši projekti, ki se sofinancirajo iz sredstev OP EKP 2014 – 2020 v sledečih prednostnih naložbah OP EKP 2014 – 2020:

* Prednostna naložba 3.1 Spodbujanje podjetništva,
* **Prednostna naložba 4.4 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti,**
* Prednostna naložba 5.1 Podpora naložbam za prilagajanje podnebnim spremembam,
* Prednostna naložba 6.1 Vlaganje v vodni sektor,
* Prednostna naložba 6.2 Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti,
* Prednostna naložba 7.2 Izboljšanje regionalne mobilnosti.

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

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

Financirane bodo kolesarske povezave, ki:

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

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

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

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

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

**Višina sofinanciranja.** Pri prednostni naložbi 4.4. Multimodalna mobilnost se lahko iz sredstev kohezijske politike sofinancira do 100 % upravičenih stroškov projekta. Neupravičene stroške (DDV) krije upravičenec sam. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

## Predmet investicije

Predmet investicije je gradnja regionalnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj za zagotavljanje dnevne mobilnosti med Ptujem kot regijskim središčem z izobraževalnimi, upravnimi, storitvenimi dejavnostmi z zalednimi gravitacijskimi naselji. Smiselne, varne in udobne kolesarske povezave bodo zagotavljale zvezno povezavo iz središčnega mestnega naselja Ptuj z ostalimi naselji iz katerih so obstoječe dnevne migracije v središče regionalnega pomena.

Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru je po naročilu Mestne občine Ptuj pripravila projektno nalogo »Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj«, ki je izhodišče za pripravo projektov, ki jih bo Mestna občina Ptuj prijavljala za sofinanciranje evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti.

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 dnevnih 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.

Poglavje Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj (str. 57) izpostavlja, da je kolo prevozno sredstvo, ki v urbanih središčih omogoča najcenejša potovanja na kratkih in srednjih razdaljah. Velik del Ptuja je s kolesom dostopen v okviru od 5 do 15 minut, zato je za kolesarjenje zelo primeren. Z ukinitvijo parkirišč na ulicah v starem mestnem jedru (ta se bodo prestavila v garažne hiše in na parkirišča na obdobju oziroma izven mestnega jedra) se bodo odprle površine za sproščanje in druge dejavnosti (gostinstvo, turizem). Izboljšala se bo kakovost bivanja v mestu in dostopnost.

Projekt Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj je skladen s pravnimi in programskimi podlagami povabila razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije – drugo povabilo.

## Namen investicije

Mestna občina Ptuj namerava z gradnjo regionalnih kolesarskih povezav vzpostaviti celovito mrežo le teh, ki bodo povezale ključne generatorje dnevnih potovanj iz zalednih naselij 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 trajnejših oblik prebivalcev, ki dnevno gravitirajo v/iz regijsko/ega središče/a Ptuj.

Pri zasnovi kolesarske mreže Mestne občine Ptuj je bil v skladu s projektno nalogo poudarek na sklenjenosti kolesarskih povezav med ključnimi lokacijami znotraj občine in kakovosti le-teh tako, da bodo za uporabnike tudi dejansko varne in atraktivne za uporabo. Seveda je pri tem bil upoštevan tudi vidik navezave na širše regijske, državne in mednarodne kolesarske povezave.

Projektna naloga predvideva ureditev štirih prioritetnih sklopov kolesarskih povezav in sicer:

**1. Desni breg Drave (JZ) – Ptuj Center (ČS Breg – Turnišče):** povezava industrijskega, stanovanjskega, izobraževalnega, turističnega dela s centrom in centralnimi dejavnostmi (Perutnina Ptuj, OŠ Breg, Grad in park Turnišče, Terme Ptuj)**.**

**2. Ptuj S – Ptuj Center (ČS Panorama, ČS Grajena, ČS Ljudski vrt):** povezava stanovanjskega, izobraževalnega, rekreacijskega dela s centrom in centralnimi dejavnostmi (Šolski center Ptuj, rekreacijsko območje Panorama, OŠ Ljudski vrt, OŠ Ljudevita Pivka).

**3. Ptuj SV – Ptuj Center (ČS Rogoznica):** povezava stanovanjskega dela s centrom in centralnimi dejavnostmi (osrednje pokopališče).

**4. Ptuj V – Ptuj Center (ČS Jezero. ČS Spuhlja):** povezava stanovanjskega, industrijsko – poslovnega – trgovskega, rekreacijskega dela s centrom in centralnimi dejavnostmi (Ranca, industrijska cona Puhova).

V kolikor te štiri sklope umestimo v prostor in pri tem upoštevamo ključne izvore in cilje potovanj v Mestni občini Ptuj je mogoče identificirati deset primarnih kolesarskih povezav:

- **P1 Terme Ptuj** (Dravska kolesarska pot), povezuje Terme Ptuj s središčem mesta in v nadaljevanju poteka proti sosednji občini Hajdina. Gre za traso Dravske kolesarske poti, pododsek Ptuj – Malečnik, ki je hkrati tudi daljinska državna kolesarska povezava D5.

- **P2 Vičava**, navezuje naselji Orešje in Vičava z mestnim središčem ter v nadaljevanju poteka proti občini Duplek in je hkrati v koridorju glavne državne kolesarske povezave G13 Celestina (MB) – Duplek – Ptuj.

- **P3 Grajena** (Maistrova ulica), povezuje naselje in ČS Grajena z mestnim središčem ter v nadaljevanju poteka proti občini Duplek.

- **P4 Mestni vrh** (Volkmerjeva cesta), ključna povezava v mestu med AP in ŽP ter ČS Ljudski vrt in Šolskim centrom Ptuj ter v nadaljevanju naseljem Mestni vrh.

- **P5 Nova vas pri Ptuju** (Slovenskogoriška cesta), povezuje ČS Rogoznica s središčem mesta in v nadaljevanju poteka proti občini Destrnik in Trnovska vas; R1 – 229, odsek 1286 Rogoznica – Senarska.

- **P6 Podvinci** (Cesta 8. avgusta), povezuje del naselja Rogoznica in v nadaljevanju Podvinci ter Pacinje z mestnim središčem in je v koridorju glavne državne kolesarske povezave G14 Ptuj – Juršinci – Sv. Jurij ob Ščavnici; R3-712, odsek 1331 Žihlava – Rogoznica.

- **P7 Rogoznica** (Dornavska cesta), povezuje del industrijske in poslovne cone ob železnici in Špindlerjevi ul. z mestnim središčem ter v nadaljevanju poteka do starega in osrednjega mestnega pokopališča v Rogoznici in sosednji občini Dornava; R3 – 713, odsek 4910 Ljutomer – Savci – Ptuj.

- **P8 Spuhlja** (Ormoška cesta), povezuje poslovno-trgovsko cono vzdolž Ormoške ceste z mestnim središčem ter v nadaljevanju poteka čez ČS Jezero (Budina in Brstje) in ČS Spuhlja do sosednje občine Gorišnica. Povezava je v koridorju daljinske državne kolesarske povezave D5 Sl. Bistrica – Ptuj - Ormož); G1-2, odsek 0250 Ptuj – Spuhlja.

- **P9 Turnišče** (Zagrebška cesta), povezuje severni del naselja Breg z mestnim središčem in je hkrati v koridorju daljinske državne kolesarske poti D5 Sl. Bistrica – Ptuj - Ormož), sekundarne povezave: S9-1: Selska cesta, S9-2: Ob Železnici, S9-3: Rogaška cesta in S9-4: Zagrebška cesta – obvoznica.

- **P10 Breg** (Mariborska cesta), povezuje severni del naselja Breg z mestnim središčem in je hkrati v koridorju daljinske državne kolesarske poti D5 Sl. Bistrica – Ptuj – Ormož.

## Cilj investicije

Cilj projekta je vzpostaviti smiselne, varne in udobne regijske kolesarske povezave v Mestni občini Ptuj za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev Mestne občine Ptuj in Spodnjega Podravja.

Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad na Ptuju. 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. USMERITVI MESTNE OBČINE PTUJ**

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) pešcu in kolesarju,
* zmanjšujejo potrebo po velikih investicijskih proračunskih sredstvih v občutno širitev kapacitet cestnega omrežja v samem mestu.

1. **Zagotavljanje ekonomske aktivnosti mesta** z ukrepi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **CILJ** | **UKREP** |
| Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja | Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Razvojna prioriteta** | **CILJ** | **UKREP** |
| **III. Varstvo okolja in učinkovita raba naravnih virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo**  **Investicijsko področje III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti** | Izboljšati trajnostno prometno dostopnosti regije | * zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč, * posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo, * izboljšati varnost v prometu. |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Razvojna prioriteta** | **CILJ** | **UKREP** |
| **II. Varstvo okolja in učinkovita raba virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo**  **Investicijsko področje II.6: Razvoj prometne infrastrukture**  **Investicijsko področje II.7: Razvoj javnega potniškega prometa ter ostalih trajnostnih oblik mobilnosti** | Boljša prometna povezanost in dostopnost | * zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč, * posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo, * izboljšati varnost v prometu. |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Razvojna prioriteta** | **CILJ** | **UKREP** |
| **Okolju prijazno mesto**  **Področje: Trajnostna mobilnost** | * Ureditev kolesarskih in pešpoti po mestu in naseljih * Učinkovit in okolju prijazen javni promet | * 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 |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Dograditev kolesarskega omrežja

2. Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture

3. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles

4. Izboljšave urejenosti in označitve kolesarskih površin ter promocija kolesarjenja

5. Odprava subjektivnih in institucionalnih razlogov, ki ljudi odvračajo od kolesarjenja

Tabela 1: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«

| *Cilji* | *Ciljne vrednosti* |
| --- | --- |
| ***Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja*** | * *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*** | * *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*** | * *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* |
| ***Vzpostavitev možnosti izposoje koles*** | * *Vzpostavitev petih dodatnih samopostrežnih postaj za izposojo koles do leta 2021 (osrednja avtobusna in železniška postaja, Šolski center Ptuj/Gimnazija Ptuj, Terme Ptuj, osrednji bivalni predel mesta, poslovno-trgovski del mesta)* |
| ***Promocija kolesarjenja*** | * *Izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)* |

# opis variante »z« investicijo, predstavljenA v primerjavi z alternativo »brez« investicije

## Varianta »brez« investicije

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

## Varianta »z« investicijo

Varianta »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj izvede projekt Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj. S tem bomo razširili oziroma uredili mrežo regionalnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj in v Spodnjem Podravju in ponudili domačinom in turistom možnost izbire bolj trajnostne oblike prevoznih sredstev. S tem bomo prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, prispevali k telesni aktivnosti prebivalcev in izboljšali kakovost življenja v občini in regiji. S tem bomo tudi izpolnili cilje in implementirali ukrepe, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo- Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj.

# OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

## Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije

Mestna občina Ptuj v sklopu projekta Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj načrtuje ureditev posameznih odsekov kolesarskih povezav, ki bodo povezale ključne generatorje dnevnih potovanj iz zalednih naselij v regijsko središče Ptuj za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v občini in v Spodnjem Podravju.

Pri zasnovi kolesarske mreže Mestne občine Ptuj je bil v skladu s projektno nalogo poudarek na sklenjenosti kolesarskih povezav med ključnimi lokacijami znotraj občine in kakovosti le-teh tako, da bodo za uporabnike tudi dejansko varne in atraktivne za uporabo. Seveda je pri tem bil upoštevan tudi vidik navezave na širše regijske, državne in mednarodne kolesarske povezave.

1. **Ureditev kolesarske povezave P1 - Terme Ptuj**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P1 - Terme Ptuj (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Od meje z občino Hajdina do zaključka obstoječe kolesarske poti | 0,56 | 60 | 33.600,00 € |
| Razširitev obstoječe kolesarske poti na širino 3 metre |
|
| 2 | Od zaključka obstoječe kolesarske poti do Term Ptuj | 0,4 | 125 | 50.000,00 € |
| Kolesarska pot širine 3,0 m |
| 3 | Od Term Ptuj do križišča z javno potjo JP 830521 | 0,49 | 100 | 49.000,00 € |
| Razširitev obstoječe enosmerne kolesarske steze na širino 3,0 m |
| 4 | Od križišča cest Pot v Toplice in javne poti JP 830521 do nabrežja reke Drave | 0,235 | 125 | 29.375,00 € |
| Kolesarska pot širine 3,0 m |
| 5 | Od zaključka ceste JP 830521 po nabrežju reke Drave do pešmosta | 0,766 | 125 | 95.750,00 € |
| Kolesarska pot širine 3,0 m |
| **SKUPAJ:** | | **2,451** |  | **257.725,00 €** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.2 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P1 - Terme Ptuj (navezave)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Povezava med cestama Pot v Toplice in Mlinsko ulico ob robu apartmajskega naselja Term Ptuj | 0,174 | 125 | 21.750,00 € |
| Kolesarska pot širine 3,0 m. |
| 2 | Od brvi čez potok Studenčnico po Mlinski cesti do križišča pri Zadružnem trgu in kot opcija (v primeru neizgradnje ločenih kolesarskih stez) še do pešmosta. | 0,789 | 10 | 7.890,00 € |
| Označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču. |
| 3 | Od predvidenega krožnega križišča na Mariborski in Zagrebški cesti do križišča Mlinske ceste pri Zadružnem trgu ter v nadaljevanju do pešmosta. | 0,25 | 225 | 56.250,00 € |
| Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |
| 4 | Priključitev oziroma stik s primarno kolesarsko povezavo P9 – Turnišče (realizacija predvidena v sklopu izgradnje P9 – Turnišče, sicer se do razcepa med P9 in sekundarno povezavo vzdolž ceste Ob Dravi proti Puhovi cesti predvidi v sklopu tega projekta. | 0,237 | 125 | 29.625,00 € |
| Kolesarska pot širine 3,0 m. |
| **SKUPAJ:** | | **1,45** |  | **115.515,00 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P2 - Vičava**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **2.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P2 - Vičava (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Od meje z Občino Duplek do strnjene pozidave znotraj naselja Orešje | 7,4 | 10 | 74.000,00 € |
| Označitev kolesarke povezave |
| 2 | Od priključka JP 831141 v naselju Orešje do odcepa JP 830931 za vaški dom Četrtne skupnosti Panorama | 1,86 | 15 | 27.900,00 € |
| Zaris pomožnih kolesarskih pasov širine 1,5 m na vozišče. |
| 3 | Od odcepa JP 830931 do križišča z Raičevo ulico | 0,463 | 187,5 | 114.592,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 60 |
| Ureditev brežine |
| **SKUPAJ:** | | **9,723** |  | **216.492,50 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P3 - Grajena**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **3.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P3 - Grajena (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Krčevina pri Vurbergu – Grajena oziroma od meje z Občino Duplek do naselja Grajena | 4,339 | 125 | 542.375,00 € |
| Kolesarska pot nekoliko odmaknjeno od vozišča minimalne širine 3,0 m (optimalno 3,5 m). |
| 2 | Grajena – Spodnja Grajena; Od pričetka naselja Grajena do strnjene obzidave in enostranskega pločnika za pešce v naselju Spodnja Grajena (do odcepa za farme) | 1,448 | 187,5 | 271.500,00 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m. |
| 3 | Spodnja Grajena – Ptuj; Od odcepa za »farme« v Spodnji Grajeni do križišča Maistrove in Volkmerjeve ulice | 3,091 | 187,5 | 579.562,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m. |
| **SKUPAJ:** | | **8,878** |  | **1.393.437,50 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P4 - Mestni vrh**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **4.1. Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P4 - Mestni vrh (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Odsek lokalne ceste LC328151 (v nadaljevanju Volkmerjeva cesta) od meje z občino Destrnik do križišča z lokalno zbirno cesto LZ328171 (v nadaljevanju Peršonova ulica) v naselju Mestni vrh. | 2,08 | 10 | 20.800,00 € |
| Skupno vodenje z motoriziranim prometom na vozišču. Označitev kolesarske povezave. |
|
| 2 | Od križišča lokalnih cest LC328151 in LZ328171 do križišča Volkmerjeve ceste in Ul. 5 Prekomorske. | 1,626 | 187,5 | 304.875,00 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na desni strani vozišča (gledano v smeri proti Ptuju). |
| 3 | Od križišča Ul.5. prekomorske do Šolskega centra Ptuj | 0,512 | 100 | 51.200,00 € |
| Razširitev in rekonstrukcija obstoječega obojestranskega pločnika (odprava višinskega zamika) in zaris enosmernih dvostranskih kolesarskih stez na pločniku minimalne širine 1,5 m. |
| 4 | Od Šolskega centra Ptuj do križišča Kraigherjeve ulice | 0,098 | 40 | 3.920,00 € |
| Sanacija poškodb na pločnikih in zaris širših kolesarskih stez minimalne širine 1,5 m. |
| 5 | Pododsek od križišča Volkmerjeve z Kraigherjevo ulico do križišča Volkmerjeve s Potrčevo cesto | 0,401 | 225 | 90.225,00 € |
| Rekonstrukcija obstoječega pločnika vključno z vmesnim zelenim pasom in zagotovitev enosmernih dvostranskih kolesarskih stez na pločniku širine 1,5 metra. |
| 6 | Od križišča Potrčeve ceste do križišča Osojnikove ceste (Ciril Metodov drevored | 0,256 | 100 | 25.600,00 € |
| Razširitev in rekonstrukcija obstoječega pločnika, prestavitev javne razsvetljave in zaris enosmernih dvostranskih kolesarskih stez na pločniku min. širine 1,5 m. |
| **SKUPAJ:** | | **4,973** |  | **496.620,00 €** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **4.2 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P4 - Mestni vrh (navezave)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Ulica 5. Prekomorske; Od križišča z Volkmerjevo cesto do križišča z Župančičevo ulico pri OŠ Ljudski vrt | 0,832 | 10 | 8.320,00 € |
| Zaris kolesarskih pasov na vozišče min. širine 1,5 m. Na zoženem delu zaris pomožnih kolesarskih pasov širine 1,5 m (minimalno 1,25 m). |
| 2 | Odsek Volkmerjeve ceste mimo Bratje Reš med križiščema Maistrove ulice in Volkmerjeve ceste. | 0,247 | 100 | 24.700,00 € |
| Razširitev obstoječih pločnikov in umestitev dvostranskih enosmernih kolesarskih stez širine 1,5 metra . |
| 3.1 | Peršonova ulica Od križišča z Volkmerjevo cesto, znotraj območja omejene hitrosti 30 km/h. Mestni vrh. | 1,646 | 187,5 | 308.625,00 € |
| Souporaba voznega pasu - Sharrow vključno s preplastitvijo ceste. |
| 3.2 | Rabeljčja vas, od območja omejene hitrosti do križišča z lokalno cesto LC328151 v naselju Mestni vrh. | 0,385 | 125 | 48.125,00 € |
| Ločena kolesarska pot (razgledna), ki večinoma poteka po svoji trasi širine 3,0 metre (optimalno 3,5 metra). |
| 4 | Kraigherjeva ulica Od križišča z Volkmerjevo cesto do križišča z Ulico 5. Prekomorske in nadalje do križišča s Peršonovo ulico. | 0,59 | 10 | 5.900,00 € |
| Souporaba voznega pasu - Sharrow. |
| 5 | Župančičeva ulica odsek od OŠ Ljudski vrt do križišča s Potrčevo cesto. | 0,32 | 225 | 72.000,00 € |
| Rekonstrukcija in izgradnja pločnika in zaris dvostranskih enosmernih kolesarskih stez širine 1,5 m. |
| **SKUPAJ:** | | **4,02** |  | **467.670,00 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P5 - Nova vas pri Ptuju**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **5.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P5 - Nova vas pri Ptuju (osnovna os)** | | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |  |
| 1 | Od meje z občino Destrnik (od križišča za Kicar LC 328131) do že zgrajenih kolesarskih stez v naselju Nova vas. | 1,457 | 187,5 | 273.187,50 € |  |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |  |
| / | Izvedba prehoda za pešce in kolesarje. | 3.000,00 € |  |
| 2 | Obstoječa dvostranska enosmerna kolesarska steza v strnjenem naselju z obzidavo. | 0,459 | 10 | 4.590,00 € |  |
| (obnova tlakovanih označb) |  |
| 3 | Od odcepa JP 828541, kjer se zaključi obstoječa dvostranska enosmerna kolesarska steza do križišča za Žabjak LC 328032 (Svržnjakove ulice). | 0,576 | 225 | 129.600,00 € |  |
| Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |  |
| 4 | Od križišča za Žabjak do križišča za Podvince (Cesto 8. avgusta) | 0,298 | 225 | 67.050,00 € |  |
| Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |  |
| 5 | Od križišča za Podvince do semaforiziranega križišča z Dornavsko cesto. | 0,283 | 180 | 50.940,00 € |  |
| Rekonstrukcija in izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x 2) |  |
| 6 | Odsek od semaforiziranega križišča z Dornavsko cesto (R3-4910 Ljutomer-Savci-Ptuj) do križišča Potrčeve ceste (JP 831541) | 0,31 | 112,5 | 34.875,00 € |  |
| Rekonstrukcija in razširitev enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m |  |
| 7 | Odsek od križišča Potrčeve ceste (JP 831541) do križišča Ciril Metodovega drevoreda (LZ 328171) | 0,693 | / | / |  |
| 8 | Od križišča Ciril Metodovega drevoreda (LZ 328171) do križišča Vinarskega trga (R3, odsek 1292) | 0,312 | 112,5 | 35.100,00 € |  |
| Izgradnja enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m |  |
| **SKUPAJ:** | | **4,388** |  | **598.342,50 €** |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **5.2 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P5 - Nova vas pri Ptuju (navezave)** | | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |  |
| 1 | Svržnjakova ulica od križišča z Slovenskogoriško cesto do odcepa JP 828611 | 0,5 | 180 | 90.000,00 € |  |
| Rekonstrukcija in izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x 2) |  |
| 2 | Od odcepa JP828611 do odcepa JP832171 v naselju Žabjak | 0,566 | 10 | 5.660,00 € |  |
| (označitev pomožnih kolesarskih pasov na vozišču) |  |
| **SKUPAJ:** | | **1,066** |  | **95.660,00 €** |  |

1. **Ureditev kolesarske povezave P6 - Podvinci**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **6.1. Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P6 - Podvinci (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Od meje z občino Juršinci do križišča z LC 328071 Pacinje – Dornava v naselju Pacinje. | 0,484 | 187,5 | 90.750,00 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| / | Izvedba prehoda za pešce in kolesarje. | 3.000,00 € |
| 2 | Od križišča za Dornavo LC 328071 skozi naselje Pacinje do križišča za Sp. Velovlek LC 060091, odsek Svetinci – Pacinje. | 0,27 | 225 | 60.750,00 € |
| Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |
| 3 | Od križišča za Sp. Velovlek LC 060091 do obstoječe ureditve kolesarske v naselju Podvince. | 1,185 | 187,5 | 222.187,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 4 | Od začetka obstoječe dvostranske enosmerne kolesarske steze do kratkega odseka enostranske ureditve (mešana površina za kolesarje in pešce) in ponovno dvostranskega vodenja kolesarjev v naselju Podvinci. | 0,2 | 225 | 45.000,00 € |
| *0,951* | Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |
| 5 | Odsek med naselji Podvince in Rogoznica. | 0,3 | 187,5 | 56.250,00 € |
| *0,717* | Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 6 | Odsek skozi naselje Rogoznica do križišča s Slovenskogoriško cesto. | 1,892 | 225 | 425.700,00 € |
| Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |
| **SKUPAJ:** | | **4,331** |  | **903.637,50 €** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **6.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P6 - Podvicni (navezave)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Od odcepa LC 328051 iz regionalne ceste R3-712, odsek: 1331 Žihlava-Rogoznica do konca strnjene pozidave v smeri Dornavske ceste. | 0,47 | 150 | 70.500,00 € |
| Rekonstrukcija in izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x 2) |
| 2 | Od konca pozidave na LC 328051 do Dornavske ceste. | 0,58 | 125 | 72.500,00 € |
| Ureditev kolesarske poti nekoliko odmaknjeno od vozišča minimalne širine 3,0 m (optimalno 3,5 m) na desni strani gledano od Podvincev proti Dornavski cesti. |
| **SKUPAJ:** | | **1,05** |  | **143.000,00 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P7 - Rogoznica**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **7.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P7 - Rogoznica (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Od meje z občino Dornava mimo novega mestnega pokopališča Rogoznica do križišča z lokalno cesto za Brstje LC 328102. | 3,173 | 187,5 | 594.937,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 2 | Od križišča za Brstje do že zgrajene dvostranske enosmerne kolesarske steze na pločniku. | 0,265 | 225 | 59.625,00 € |
| Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |
| 3 | Od začetka že urejenih dvostranskih enosmernih kolesarskih stez na pločniku vse do drugega krožnega križišča z Rogozniško cesto. | 0,433 | / | / |
|
| 4 | Od krožnega križišča Dornavske z Rogozniško cesto čez nadvoz do semaforiziranega križišča s Slovenskogoriško cesto. | 0,455 | 225 | 102.375,00 € |
| Izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x2 na obeh straneh vozišča) |
| **SKUPAJ:** | | **4,326** |  | **756.937,50 €** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **7.2 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P7 - Rogoznica (navezave)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1.1 | Rogozniška cesta od krožnega križišča na Dornavski cesti do šolskega dispanzerja Šolman | 0,29 | 180 | 52.200,00 € |
| Rekonstrukcija in izgradnja dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x 2) |
| 1.2 | Od šolskega dispanzerja Šolman do zaključka pločnika pri podhodu za železniško postajo. | 0,8 | 100 | 80.000,00 € |
| Razširitev pločnika in označitev enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m |
| 1.3 | Od podhoda za železniško postajo do križišča z Ormoško cesto. | 0,388 | 187,5 | 72.750,00 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 1.4 | Od križišča z Ormoško cesto do Žnidaričevega Nabrežja oziroma Dravske kolesarske poti. | 0,366 | 100 | 36.600,00 € |
| Rekonstrukcija in razširitev obstoječega pločnika ob Čučkovi ulici in vzpostavitev enostranske dvosmerne kolesarskih steze minimalne širine 2,5 m. |
| 2 | Odcep Čarmanove ulice LC328101 med Dornavsko cesto in Cesto 8. avgusta oziroma regionalno cesto R3-712, odsek: 1331 Žihlava-Rogoznica. | 0,572 | 10 | 5.720,00 € |
| (označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču) |
| **SKUPAJ:** | | **2,416** |  | **247.270,00 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P8 - Spuhlja**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **8.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P8 - Spuhlja (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Od meje z občino Markovci do naselja Spuhlja. | 1,645 | 187,5 | 308.437,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 2 | Od začetne stacionaže na G1-2, odsek 0250 Spuhlja – Ormož: 252 m (pri gostišču Vila Monde) do stacionaže: 0 m | 0,252 | 187,5 | 47.250,00 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 3 | Na glavni cesti G1-2, odsek 0249 Ptuj – Spuhlja od začetne stacionaže: 2.226 m do končne stacionaže: 1.544 m | 0,682 | 187,5 | 127.875,00 € |
| Ureditev enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na desni strani vozišča, gledano v smeri proti Ptuju. |
| 4 | Odsek med naseljem Spuhlja in Brstje. | 0,648 | 187,5 | 121.500,00 € |
| Ureditev enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na desni strani vozišča, gledano v smeri proti Ptuju. |
| 5 | Odsek skozi naselje Brstje do krožnega križišča s Puhovo ulico. | 0,896 | 225 | 201.600,00 € |
| Ureditev dvostranske enosmerne kolesarske steze na pločniku minimalne širine 1,5 m (x2). |
| 6 | Odsek od krožnega križišča na Ormoški cesti do uvoza v trgovski center Super mesto. | 0,2 | 225 | 45.000,00 € |
| *1,173* | Ureditev kratkega odseka kolesarske steze (pretežno obojestranko) enosmerno na pločniku širine 1,5 m (x2). |
| **SKUPAJ:** | | **4,323** |  | **851.662,50 €** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **8.2 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P8 - Spuhlja (navezave)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1.1 | Od priključka JP828871 na glavno cesto G1-2, odsek 0249 Ptuj - Spuhlja v naselju Spuhlja do ponovne priključitve na reginalno cesto R1-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč. | 0,494 | 10 | 4.940,00 € |
| Označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču. |
| 1.2 | Od priključitve JP828871 na reginalno cesto R1-228, odsek 1291 Spuhlja - Zavrč do meje z občino Markovci. | 0,556 | 187,5 | 104.250,00 € |
| Ureditev enostranske dvosmerne kolesarske steze minimalne širine 2,5 m na levi strani vozišča, gledano v smeri proti Ptuju. |
| **SKUPAJ:** | | **1,05** |  | **109.190,00 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P9 – Turnišče**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **9.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P9 - Turnišče (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Od meje z občino Videm do krožnega križišča v Suhi veji | 0,24 | 187,5 | 45.000,00 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 2 | Od krožnega križišča v Suhi veji do odcepa za Turnišče. | 0,964 | 187,5 | 180.750,00 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 3 | Od odcepa za Turnišče do križišča s Selsko cesto. | 0,285 | 187,5 | 53.437,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 4 | Od križišča s Selsko cesto do krožnega križišča pri Petrolu na Zagrebški cesti. | 1,0 | / | / |
|
| 5 | Od krožnega križišča pri Petrolu do odcepa Spolenakove ulice JP 830451. | 0,493 | 180 | 88.740,00 € |
| Rekonstrukcija in razširitev pločnika ter vzpostavitev dvostranske enosmerne kolesarske steze širine 1,5 m (x 2) |
| 6 | Od križišča zagrebške in Spolenakove ulice do odcepitve s smeri obstoječe premostitve čez potok Studenčnico. | 0,278 | 10 | 2.780,00 € |
| Označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču. |
| 7 | Odcep čez potok Studenčnico mimo parkirišča poslovnega obejkta Ob Dravi 3A do križišča javne poti JP830471 in LZ329281 Ob Dravi. | 0,355 | 125 | 94.375,00 € |
| Ureditev kolesarske poti minimalne širine 3,0 m (optimalno 3,5 m). |
| 50.000,00 |
| Brv za kolesarje in pešce čez potok Studenčnico. |
| **SKUPAJ:** | | **3,615** |  | **465.082,50 €** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **9.2 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P9 - Turnišče (navezave)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Odsek Selske ceste LC328041 iz smeri Dražencev in meje z občino Hajdina ter križiščem z Zagrebško cesto LC328201. | 0,844 | 100 | 84.400,00 € |
| Razširitev vozišča in uvedba pomožnih pasov za kolesarje na vozišču minimalne dimenzije 1,5 m. |
| 2.1 | Odsek ceste Ob Železnici iz smeri Spodnje Hajdine do križišča s cesto Na Postaji. | 0,658 | 125 | 82.250,00 € |
| Ureditev kolesarske poti nekoliko odmaknjene od vozišča minimalne širine 3,0 m. |
| 2.2 | Od križišča Na Postaji do križišča z Zagrebško cesto. | 1,181 | 187,5 | 221.437,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 3 | Odsek Rogaška cesta od meje s sosednjo občino Hajdina do križišča z Zagrebško cesto. | 1,592 | 225 | 358.200,00 € |
| Razširitev in ureditev dvostranske enosmerne kolesarske steze na pločniku minimalne širine 1,5 m (x2). |
| 4 | Odsek Zagrebške ceste - obvoznice LZ329261 od krožnega križišča pri Petrolu in do krožnega križišča pri Puhovem mostu ter nadalje čez Puhov most v mesto Ptuj | 2,355 | / | / |
|
| **SKUPAJ:** | | **6,63** |  | **746.287,50 €** |

1. **Ureditev kolesarske povezave P10 - Breg**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **10.1 Ocenjeni investicijski stroški za izvedbo kolesarske povezave P10 - Breg (osnovna os)** | | | | |
| **Z.št.** | **Pod(odsek)** | **Dolžina [km]** | **Vrsta/normirana cena [€ / m1]** | **Ocenjen strošek** |
| 1 | Odsek Mariborske ceste od meje z občino Hajdina do odcepa K Mitreju JP830621. | 0,275 | 187,5 | 54.562,50 € |
| Izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze širine 2,5 m |
| 3000 |
| Prehod za kolesarje in pešce. |
| 3 | Od odcepa K Mitreju do priključka na Mlinsko cesto. | 0,358 | 10 | 3.580,00 € |
| Označitev souporabe voznega pasu - sharrow na vozišču. |
| **SKUPAJ:** | | **0,633** |  | **58.142,50 €** |
| *\*Opomba: Ostale povezave so vključene v P1- Terme* | | |  |  |
|  | | |  |  |

Stroški projektne dokumentacije so ocenjeni v letu 2018 na 10.000,00 EUR, v naslednjih letih do leta 2022 pa v višini 20.000,00 EUR na leto.

# ocena investicijskih stroškov

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

Pri preračunu investicijskih vrednosti po tekočih cenah smo upoštevali napovedi Urada za makroekonomske analize in razvoj (UMAR), ki v svoji jesenski napoved gospodarskih gibanj 2017 za leto 2019 napoveduje 2,1 porast cen, kakršno upoštevamo tudi v letih 2020 do 2022.

## Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po stalnih cenah

Tabela 2: Vrednost investicije v stalnih cenah

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **VREDNOST** | **DDV** | **SKUPAJ Z DDV** |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **73.770,49** | **16.229,51** | **90.000,00** |
|  | Projektna dokumentacija | 73.770,49 | 16.229,51 | 90.000,00 |
|  | Investicijska dokumentacija | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarskih povezavah** | **6.428.420,25** | **1.414.252,46** | **7.842.672,71** |
|  | Odsek 1 | 299.377,07 | 65.862,95 | 365.240,02 |
|  | Odsek 2 | 170.895,51 | 37.597,01 | 208.492,52 |
|  | Odsek 3 | 1.135.604,53 | 249.833,00 | 1.385.437,52 |
|  | Odsek 4 | 783.844,28 | 172.445,74 | 956.290,02 |
|  | Odsek 5 | 562.297,15 | 123.705,37 | 686.002,52 |
|  | Odsek 6 | 851.342,23 | 187.295,29 | 1.038.637,52 |
|  | Odsek 7 | 816.563,54 | 179.643,98 | 996.207,52 |
|  | Odsek 8 | 781.026,66 | 171.825,86 | 952.852,52 |
|  | Odsek 9 | 986.368,87 | 217.001,15 | 1.203.370,02 |
|  | Odsek 10 | 41.100,43 | 9.042,09 | 50.142,52 |
| **3** | **VREDNOST SKUPAJ (1-2)** | **6.502.190,74** | **1.430.481,97** | **7.932.672,71** |
| **4** | **VREDNOST DDV** | **1.430.481,97** |  |  |
| **5** | **VREDNOST Z DDV** | **7.932.672,71** |  |  |

## Ocena celotnih investicijskih stroškov projekta po tekočih cenah

Tabela 3: Vrednost investicije v tekočih cenah

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **VREDNOST** | **DDV** | **SKUPAJ Z DDV** |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **77.286,17** | **17.002,95** | **94.289,12** |
|  | Projektna dokumentacija | 77.286,17 | 17.002,95 | 94.289,12 |
|  | Investicijska dokumentacija | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarskih povezavah** | **6.773.074,38** | **1.490.076,36** | **8.263.150,74** |
|  | Odsek 1 | 315.427,91 | 69.394,14 | 384.822,04 |
|  | Odsek 2 | 180.057,92 | 39.612,74 | 219.670,66 |
|  | Odsek 3 | 1.196.488,97 | 263.227,57 | 1.459.716,54 |
|  | Odsek 4 | 825.869,40 | 181.691,27 | 1.007.560,67 |
|  | Odsek 5 | 592.444,22 | 130.337,73 | 722.781,95 |
|  | Odsek 6 | 896.986,20 | 197.336,96 | 1.094.323,16 |
|  | Odsek 7 | 860.342,88 | 189.275,43 | 1.049.618,32 |
|  | Odsek 8 | 822.900,72 | 181.038,16 | 1.003.938,87 |
|  | Odsek 9 | 1.039.252,17 | 228.635,48 | 1.267.887,65 |
|  | Odsek 10 | 43.303,99 | 9.526,88 | 52.830,87 |
| **3** | **VREDNOST SKUPAJ (1-2)** | **6.850.360,55** | **1.507.079,31** | **8.357.439,86** |
| **4** | **VREDNOST DDV** | 1.507.079,31 |  |  |
| **5** | **VREDNOST Z DDV** | **8.357.439,86** |  |  |

V skladu s Povabilom dogovora za razvoj regij je davek na dodano vrednost neupravičen strošek. V nadaljevanju prikazujemo tabelo upravičenih in neupravičenih stroškov v tekočih cenah.

Tabela 4: Prikaz upravičenih stroškov v tekočih cenah po letih

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **SKUPAJ** |
|  | **UPRAVIČENI STROŠKI** |  |  |  |  |  |  |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **8.196,73** | **16.737,70** | **17.089,19** | **17.448,07** | **17.814,48** | **77.286,17** |
|  | Projektna dokumentacija | 8.196,73 | 16.737,70 | 17.089,19 | 17.448,07 | 17.814,48 | 77.286,17 |
|  | Investicijska dokumentacija | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarskih povezavah** | **0,00** | **1.640.854,27** | **1.675.312,21** | **1.710.493,77** | **1.746.414,13** | **6.773.074,38** |
|  | Odsek 1 | 0,00 | 76.416,00 | 78.020,73 | 79.659,17 | 81.332,01 | 315.427,91 |
|  | Odsek 2 | 0,00 | 43.621,08 | 44.537,12 | 45.472,40 | 46.427,32 | 180.057,92 |
|  | Odsek 3 | 0,00 | 289.863,06 | 295.950,18 | 302.165,13 | 308.510,60 | 1.196.488,97 |
|  | Odsek 4 | 0,00 | 200.076,25 | 204.277,85 | 208.567,69 | 212.947,61 | 825.869,40 |
|  | Odsek 5 | 0,00 | 143.526,35 | 146.540,40 | 149.617,75 | 152.759,72 | 592.444,22 |
|  | Odsek 6 | 0,00 | 217.305,10 | 221.868,51 | 226.527,75 | 231.284,83 | 896.986,20 |
|  | Odsek 7 | 0,00 | 208.427,84 | 212.804,83 | 217.273,73 | 221.836,48 | 860.342,88 |
|  | Odsek 8 | 0,00 | 199.357,05 | 203.543,55 | 207.817,97 | 212.182,14 | 822.900,72 |
|  | Odsek 9 | 0,00 | 251.770,65 | 257.057,84 | 262.456,05 | 267.967,63 | 1.039.252,17 |
|  | Odsek 10 | 0,00 | 10.490,88 | 10.711,19 | 10.936,13 | 11.165,79 | 43.303,99 |
|  | **SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI** | **8.196,73** | **1.657.591,97** | **1.692.401,40** | **1.727.941,83** | **1.764.228,61** | **6.850.360,55** |

Tabela 5: Prikaz neupravičenih stroškov v tekočih cenah po letih

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **SKUPAJ** |
|  | **NEUPRAVIČENI STROŠKI** |  |  |  |  |  |  |
| **1** | **DDV** | **1.803,27** | **364.670,23** | **372.328,31** | **380.147,20** | **388.130,29** | **1.507.079,31** |
|  | **SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI** | **1.803,27** | **364.670,23** | **372.328,31** | **380.147,20** | **388.130,29** | **1.507.079,31** |

## Navedba osnove za oceno vrednosti

Podlaga za oceno investicijske vrednosti za projekt Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj je projektna naloga »Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj«, ki jo je pripravila Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru kot izhodišče za pripravo projektov, ki jih bo Mestna občina Ptuj prijavljala za sofinanciranje evropskih sredstev s področja trajnostne mobilnosti.

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

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

V sklopu priprave nadaljnje projektne dokumentacije, ki jo bomo pripravili za prijavo na povabilo MGRT – dogovor za razvoj regij pričakujemo v novelaciji investicijskega dokumenta odmike od trenutne vrednosti investicije.

V kolikor bodo sosednje občine izkazale interes po sodelovanju bomo skupaj z njimi pripravili ustrezno investicijsko dokumentacijo za izbrani odsek regionalne kolesarske povezave.

# temeljne prvine, ki določajo investicijo

## Predhodna idejna rešitev ali študija

Mestna občina Ptuj je predhodno pridobila projektno nalogo:

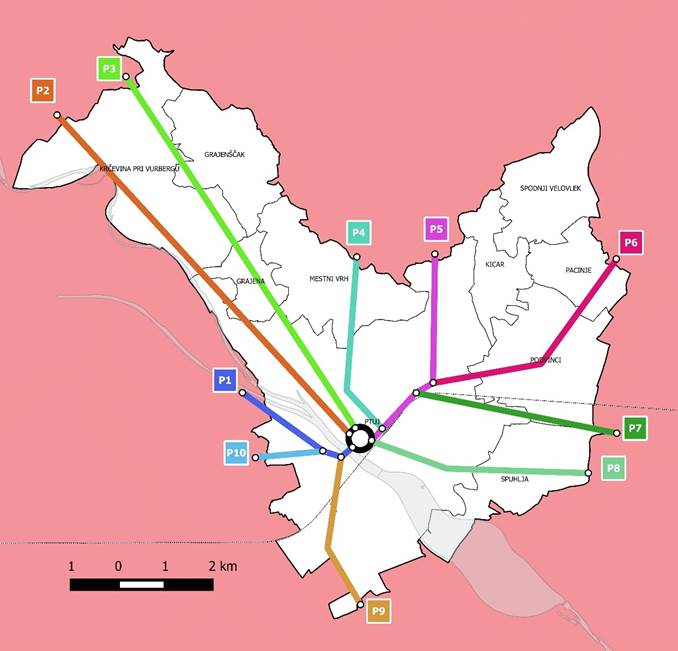
* **Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj**, september 2017, ki jo je izdelala Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Center za tehnologijo in organizacijo, Smetanova ulica 17, 2000 Maribor (št. pogodbe/naročilnice 2017/000118 z dne 13.2.2017).

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

Od sprejema DIIP, ki se šteje za začetek upravičenosti stroškov projekta, bo investitorka Mestna občina Ptuj pristopila k pripravi projektne dokumentacije za posamezne odseke regionalnih kolesarskih povezav, ki se bodo realizirali po letih od leta 2018 do 2022. Projektna dokumentacija PZI bo pridobljena na podlagi projektne naloge »Izvedba kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj«. Gradbenega dovoljenja ni potrebno pridobivati, saj dela spadajo med investicijsko vzdrževalna dela v javno korist.

## Opis in grafični prikaz lokacije

Upravičeno območje za izvedbo projektov je območje Mestne občine Ptuj.



Slika 7: Prikaz območja izvajanja projekta in potek primarnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj

## Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Tabela 6: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **SKUPAJ** |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **8.196,73** | **16.393,44** | **16.393,44** | **16.393,44** | **16.393,44** | **73.770,49** |
|  | Projektna dokumentacija | 8.196,73 | 16.393,44 | 16.393,44 | 16.393,44 | 16.393,44 | 73.770,49 |
|  | Investicijska dokumentacija | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarskih povezavah** | **0,00** | **1.607.105,06** | **1.607.105,06** | **1.607.105,06** | **1.607.105,06** | **6.428.420,25** |
|  | Odsek 1 | 0,00 | 74.844,27 | 74.844,27 | 74.844,27 | 74.844,27 | 299.377,07 |
|  | Odsek 2 | 0,00 | 42.723,88 | 42.723,88 | 42.723,88 | 42.723,88 | 170.895,51 |
|  | Odsek 3 | 0,00 | 283.901,13 | 283.901,13 | 283.901,13 | 283.901,13 | 1.135.604,53 |
|  | Odsek 4 | 0,00 | 195.961,07 | 195.961,07 | 195.961,07 | 195.961,07 | 783.844,28 |
|  | Odsek 5 | 0,00 | 140.574,29 | 140.574,29 | 140.574,29 | 140.574,29 | 562.297,15 |
|  | Odsek 6 | 0,00 | 212.835,56 | 212.835,56 | 212.835,56 | 212.835,56 | 851.342,23 |
|  | Odsek 7 | 0,00 | 204.140,89 | 204.140,89 | 204.140,89 | 204.140,89 | 816.563,54 |
|  | Odsek 8 | 0,00 | 195.256,66 | 195.256,66 | 195.256,66 | 195.256,66 | 781.026,66 |
|  | Odsek 9 | 0,00 | 246.592,22 | 246.592,22 | 246.592,22 | 246.592,22 | 986.368,87 |
|  | Odsek 10 | 0,00 | 10.275,11 | 10.275,11 | 10.275,11 | 10.275,11 | 41.100,43 |
| 3 | **VREDNOST SKUPAJ (1-2)** | **8.196,73** | **1.623.498,50** | **1.623.498,50** | **1.623.498,50** | **1.623.498,50** | **6.502.190,74** |
| 4 | **VREDNOST DDV** | **1.803,27** | **357.169,67** | **357.169,67** | **357.169,67** | **357.169,67** | **1.430.481,97** |
| 5 | **VREDNOST Z DDV** | **10.000,00** | **1.980.668,17** | **1.980.668,17** | **1.980.668,17** | **1.980.668,17** | **7.932.672,71** |

Tabela 7: Vrednost investicije v tekočih cenah po letih

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **VSEBINA** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **SKUPAJ** |
| **1** | **Projektna in investicijska dokumentacija** | **8.196,73** | **16.737,70** | **17.089,19** | **17.448,07** | **17.814,48** | **77.286,17** |
|  | Projektna dokumentacija | 8.196,73 | 16.737,70 | 17.089,19 | 17.448,07 | 17.814,48 | 77.286,17 |
|  | Investicijska dokumentacija | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **2** | **Izvedbena dela na kolesarskih povezavah** | **0,00** | **1.640.854,27** | **1.675.312,21** | **1.710.493,77** | **1.746.414,13** | **6.773.074,38** |
|  | Odsek 1 | 0,00 | 76.416,00 | 78.020,73 | 79.659,17 | 81.332,01 | 315.427,91 |
|  | Odsek 2 | 0,00 | 43.621,08 | 44.537,12 | 45.472,40 | 46.427,32 | 180.057,92 |
|  | Odsek 3 | 0,00 | 289.863,06 | 295.950,18 | 302.165,13 | 308.510,60 | 1.196.488,97 |
|  | Odsek 4 | 0,00 | 200.076,25 | 204.277,85 | 208.567,69 | 212.947,61 | 825.869,40 |
|  | Odsek 5 | 0,00 | 143.526,35 | 146.540,40 | 149.617,75 | 152.759,72 | 592.444,22 |
|  | Odsek 6 | 0,00 | 217.305,10 | 221.868,51 | 226.527,75 | 231.284,83 | 896.986,20 |
|  | Odsek 7 | 0,00 | 208.427,84 | 212.804,83 | 217.273,73 | 221.836,48 | 860.342,88 |
|  | Odsek 8 | 0,00 | 199.357,05 | 203.543,55 | 207.817,97 | 212.182,14 | 822.900,72 |
|  | Odsek 9 | 0,00 | 251.770,65 | 257.057,84 | 262.456,05 | 267.967,63 | 1.039.252,17 |
|  | Odsek 10 | 0,00 | 10.490,88 | 10.711,19 | 10.936,13 | 11.165,79 | 43.303,99 |
| **3** | **VREDNOST SKUPAJ (1-2)** | **8.196,73** | **1.657.591,97** | **1.692.401,40** | **1.727.941,83** | **1.764.228,61** | **6.850.360,55** |
| **4** | **VREDNOST DDV** | **1.803,27** | **364.670,23** | **372.328,31** | **380.147,20** | **388.130,29** | **1.507.079,31** |
| **5** | **VREDNOST Z DDV** | **10.000,00** | **2.022.262,20** | **2.064.729,71** | **2.108.089,03** | **2.152.358,90** | **8.357.439,86** |

## Varstvo okolja

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

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

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

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

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

## Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

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

## Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Za izvedbo investicije ni predvidene posebne organizacije. Investitorka Mestna občina Ptuj je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta in je pri pripravi projekta sodelovala z zunanjimi sodelavci oz. izvajalci - z Univerzo v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Center za tehnologijo in organizacijo prometa (izbranim v skladu z Zakonom o javnem naročanju ZJN-3 (Uradni list RS, št. [91/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3570)) in internimi Navodili za izvedbo postopkov javnega naročanja).

Za vodenje investicije je župan Mestne občine Ptuj imenoval odgovorno osebo za vodenje investicije in skrbnika investicije, ki vodita in koordinirata vse potrebne aktivnosti za pravočasno in strokovno izvedbo del.

Člani projektne skupine za izvedbo projekta:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ime in priimek | Izobrazba in položaj | Leta del. izkušenj | Zadolžitev v okviru projekta  Strokovno področje, ki ga pokriva |
| Aleš Gregorec | mag. prav. in manag. neprem., višji svetovalec | 14 | Skrbnik projekta  Izvedba investicije  Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije |
| Tina Zamuda | univ. dipl. ekonomistka, višja svetovalka | 11 | Sodelovanje pri pripravi investicijske dokumentacije  Priprava vloge na povabilo MGRT – dogovor za razvoj regij |
| Elena Zupanc | univ. dipl. geografinja, višja svetovalka | 10 | Sodelovanje pri pripravi investicijske dokumentacije  Priprava vloge na povabilo MGRT – dogovor za razvoj regij |

Referenčni projekti vodje projekta:

|  |  |
| --- | --- |
| Ime in priimek | Referenčni projekti vodje projekta |
| Aleš Gregorec | * vodenje in koordinacija investicijskega projekta Cesta Strmec, l. 2011, 273.537,00 EUR * vodenje in koordinacija investicijskega projekta Sanacija plazu Dravinjski vrh – nad Štruclom, l. 2015, 233.950,00 EUR * vodenje in koordinacija investicijskega projekta Komunalni vodi Pobrežje, l. 2014, 56.395,00 EUR, * vodenje in koordinacija investicijskega projekta JP 956871 Soviče-Strmec, l. 2011, 175.916,00 EUR |

Referenčni projekti oz. izkušnje pri črpanju evropskih sredstev ostalih članov projektne skupine:

|  |  |
| --- | --- |
| Ime in priimek | Referenčni projekti vodje projekta |
| Tina Zamuda | * Priprava zahtevkov in poročil za projekte Razvoja regij (Dominikanski samostan – II. Faza, Rekonstrukcija Mestnega trga). * Priprava zahtevkov in poročil za projekte energetskih sanacij javnih stavb (OŠ Ljudski vrt, Vrtec Ptuj). * Priprava zahtevkov in poročil za projekt Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj. * Priprava projektnih prijav na različne razpise ter priprava zahtevkov in poročil: LAS Bogastvo podeželja, čezmejni razpisi SI-AT, SI-HR, transnacionalni programi (Central). |
| Elena Zupanc | * Priprava zahtevkov in poročil za projekt Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj. * Priprava projektnih prijav na različne razpise ter priprava zahtevkov in poročil: LAS Od Pohorja do Bohorja, čezmejni razpisi SI-AT, SI-HR, transnacionalni programi (Central). |

**Kadrovsko organizacijska shema:**

MO Ptuj

(vodja in koordinator projekta)

Izdelava investicijske dokumentacije (DIIP)

Izvedba gradnje regionalnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj

Kvalitetni pregled

Izdelava projektne dokumentacije

Predaja objekta v upravljanje

Priprava projektne naloge

Javna naročila

MO Ptuj

(Oddelek za gospodarske dejavnosti)

MO Ptuj

(Služba za projekte)

Dogovor za razvoj regij - MGRT (regijska koordinacija s strani ZRS Bistra Ptuj, priprava vloge na povabilo MGRT)

Slika 8: Kadrovsko organizacijska shema projekta

## Predvideni viri financiranja po tekočih cenah

Tabela 8: Viri financiranja po letih

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **VIRI FINANCIRANJA** | | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **Skupaj** | **Delež** |
| 1 | MESTNA OBČINA PTUJ | 10.000,00 | 356.473,50 | 372.328,31 | 380.147,20 | 388.130,29 | 1.507.079,31 | 18,03 |
| 2 | Sredstva evropske kohezijske politike - ESRR | 0,00 | 1.332.630,96 | 1.353.921,12 | 1.382.353,47 | 1.411.382,89 | 5.480.288,44 | 65,57 |
| 3 | Sredstva evropske kohezijske politike - Proračun RS | 0,00 | 333.157,74 | 338.480,28 | 345.588,37 | 352.845,72 | 1.370.072,11 | 16,39 |
| 4 | **SKUPAJ** | **10.000,00** | **2.022.262,20** | **2.064.729,71** | **2.108.089,04** | **2.152.358,90** | **8.357.439,86** | 100,00 |

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Republika Slovenija v višini 100% upravičenih stroškov investicije (ddv je neupravičen strošek). Za izvedbo investicije bo MO Ptuj zagotovila **1.507.079,31 EUR** lastnih sredstev iz občinskega proračuna v letih 2018-2022 in s tem v primeru pridobitve nepovratnih sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in državnega proračuna zagotovila zaprto finančno konstrukcijo. Sredstva v proračunu so zagotovljena na proračunski postavki 6578.

## Terminski plan izvedbe investicije

Tabela 9: Terminski plan izvedbe investicije

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **AKTIVNOST** | **ZAČETEK** | **KONEC** |
| Priprava projektne naloge (mreža kolesarskih povezav) | 02/2017 | 11/2017 |
| Priprava investicijske dokumentacije (DIIP) | 11/ 2017 | 12/2017 |
| Prijava na povabilo MGRT – Dogovor za razvoj regij | 01/2018 | 06/2018 |
| Priprava projektne dokumentacije - PZI | 02/2018 | 02/2022 |
| Izvedba JN za izbiro izvajalca del | 01/2019 | 05/2019 |
| Izvedba gradbenih in obrtniških del | 05/2019 | 10/2022 |
| Tehnični pregled | 11/2022 | 11/2022 |
| Predaja v uporabo | 12/2022 | 12/2022 |

## Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za gradnjo in ureditev regionalnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj z namenom zagotavljanja trajnostne in aktivne mobilnosti. Brez zagotovitve javnih virov investicije ni možno izvesti.

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

* zmanjšanje onesnaženosti v mestu in občini, regiji, zaradi povečanega kolesarskega prometa,
* urejene prometne površine in varnost v (kolesarskem) prometu spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost,
* izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
* prispevek k boljšemu zdravju ljudi in k večjim prihrankov za mobilnost.

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

# ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljne priprave investicijske, projektne in druge dokumentacije s časovnim načrtom

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

V okviru projektne in tehnične dokumentacije je potrebno pripraviti še:

* Projekt za izvedbo (PZI).

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

Projekt predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto in ima jasno opredeljene cilje, skladne s povabilom MGRT – Dogovor za razvoj regij v okviru izvajanja evropske kohezijske politike, prednostna naložba 4.4. »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«. Projekt je skladen tudi s Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Ptuj in s Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj.

Investicija bo pripomogla k razvoju trajnostne mobilnosti in kakovosti življenja prebivalcev Mestne občine Ptuj, zato je naložba smiselna in upravičena.