



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ



Mestna občina Ptuj



Občina Juršinci

PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA

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



**Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju
odsek 2 Ptuj – Juršinci**

Ptuj, december 2020



Naziv investicijskega projekta:
»Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj – Juršinci«

Kratek naslov:
»RKP Odsek 2 Ptuj – Juršinci«

Investitorja:

Mestna občina Ptuj
Mestni trg 1
2250 Ptuj

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

Nuška GAJŠEK, županja

Občina Juršinci
Juršinci 3B
2256 Juršinci

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

Alojz KAUČIČ, župan

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	7
1.1	Uvodno pojasnilo	7
1.2	Predstavitev investorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in predinvesticijske zasnove	8
1.2.1	Osnovi podatki o investorjih	8
1.2.1.1	Predstavitev sodelujočih občin	8
1.2.1.2	Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj	8
1.2.1.3	Podatki o projektne partnerju – Občina Juršinci	11
1.2.2	Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije	14
1.2.3	Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa	15
1.3	Namen in cilj investicijskega projekta	15
1.4	Povzetek DIIP-a s pojasnili poteka aktivnosti	16
2	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA	17
2.1	Obstoječe stanje	17
2.1.1	Potovalne navade	22
2.2	Namen, cilji in vrsta investicije	24
2.3	Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti	26
3	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	32
3.1	Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje	33
4	ANALIZA RAZLIČIC Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI	36
4.1	Opis različic	36
4.1.1	Različica »brez« investicije	36
4.1.2	Različica »z« investicijo	36
4.2	Ocena investicijskih stroškov	37
4.2.1	Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni	37
4.2.2	Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška	39
4.2.2.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah	39
4.2.2.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	40
4.2.2.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	41



4.2.2.4	Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah	42
4.2.3	Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška	42
4.2.3.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah	43
4.2.3.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	44
4.2.3.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	45
4.2.3.4	Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah	45
5	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	47
5.1	Vpliv projekt na okolje	47
6	ANALIZA LOKACIJE	51
6.1	Lokacija projekta	51
7	ANALIZA ZAPOSLENIH	53
8	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO RAZIČICAH	54
8.1	Časovni načrt s popisom aktivnosti	54
9	OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH RAZLIČIC	55
10	FINANČNI IN EKONOMSKI KAZALNIKI	58
10.1	Finančna analiza	58
10.1.1	Projekcija stroškov	59
10.1.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza	60
10.1.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	62
10.1.4	Izračun finančne vrzeli	63
10.2	Ekonomska analiza in denarni tok	65
10.2.1	Projekcija prihodkov – javno dobro	65
10.2.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza	69
10.2.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	71
10.3	Denarni tokovi	72
11	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ	74
11.1	Analiza občutljivosti	74
11.2	Analiza tveganj	75
11.2.1	Predstavitev tveganj	75



12	OPIS MERIL ZA IZBOR OPTIMALNE RAZLIČICE	77
13	PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE RAZLIČICE	78
13.1	Primerjava različic in izbira optimalne različice	78

Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020</i>	10
<i>Tabela 2: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2018-2019</i>	11
<i>Tabela 3: Statistični podatki Občine Juršinci za leto 2018-2019</i>	13
<i>Tabela 4: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Juršinci za leto 2018-2019</i>	14
<i>Tabela 5: Zagotavljanje skladnosti projekta z investicijskim področjem III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti</i>	28
<i>Tabela 6: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«</i>	30
<i>Tabela 7: Preglednica javnih elementov projekta</i>	32
<i>Tabela 8: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave</i>	34
<i>Tabela 9: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov</i>	38
<i>Tabela 10: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj</i>	39
<i>Tabela 11: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	39
<i>Tabela 12: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci</i>	40
<i>Tabela 13: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj</i>	40
<i>Tabela 14: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	40
<i>Tabela 15: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci</i>	41
<i>Tabela 16: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj</i>	41
<i>Tabela 17: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	41
<i>Tabela 18: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci</i>	41
<i>Tabela 19: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - skupaj</i>	42
<i>Tabela 20: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj</i>	42
<i>Tabela 21: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Juršinci</i>	42
<i>Tabela 22: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj</i>	43
<i>Tabela 23: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	43
<i>Tabela 24: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci</i>	43
<i>Tabela 25: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj</i>	44
<i>Tabela 26: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	44
<i>Tabela 27: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci</i>	44
<i>Tabela 28: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj</i>	45
<i>Tabela 29: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	45
<i>Tabela 30: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci</i>	45
<i>Tabela 31: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj</i>	45
<i>Tabela 32: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj</i>	46



Tabela 33: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Juršinci	46
Tabela 34: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja	48
Tabela 35: Časovni načrt s popisom aktivnosti	54
Tabela 36: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - skupaj	55
Tabela 37: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Mestna občina Ptuj.....	56
Tabela 38: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Juršinci	56
Tabela 39: Projekcija operativnih stroškov.....	59
Tabela 40: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza.....	60
Tabela 41: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja	63
Tabela 42: Projekcija prihodkov – javno dobro	65
Tabela 43: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč	67
Tabela 44: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče.....	67
Tabela 45: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza	69
Tabela 46: Denarni tok	72
Tabela 47: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk.....	74
Tabela 48: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%.....	75
Tabela 58: Merila multikriterijske analize.....	78

Kazalo slik

Slika 1: Prikaz Odseka 2: Ptuj – Dornava – Juršinci v DIIP-u.....	7
Slika 2: Ptuj.....	10
Slika 3: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin	10
Slika 4: Puhov muzej.....	13
Slika 5: Občina Juršinci in sosednje občine, karta slovenskih občin.....	13
Slika 6: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče).....	18
Slika 7: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče).....	18
Slika 8: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe kolesarske površine skozi naselje Gabrnik	18
Slika 9: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe kolesarske površine skozi naselje Gabrnik	19
Slika 10: Regionalna cesta R3-712/1331 konec obstoječih kolesarskih površin skozi naselje Gabrnik .	19
Slika 11: Regionalna cesta R3-712/1331 ob vstopu v naselje Pacinje.....	19
Slika 12: Regionalna cesta R3-712/1331 območje avtobusnih postajališča na koncu naselja Pacinje .	20
Slika 13: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe površine za kolesarje skozi naselje Podvinci.....	20
Slika 14: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe površine za kolesarje skozi naselje Podvinci.....	20
Slika 15: Regionalna cesta R3-712/1331 skozi naselje Ptuj.....	21
Slika 16: Pogled na križišče Regionalne ceste R3-712/1331 z R1-229/1417 in R1-229/1286	21
Slika 17: Pogled na R1-229/1417 na koncu meje obdelava	21
Slika 18: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj.....	22
Slika 19: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj	23
Slika 20: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj	23
Slika 21: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj.....	24
Slika 22: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj.....	24



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 2 Ptuj – Juršinci« je izgradnja kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj in Občino Juršinci.

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 2: Ptuj – Dornava – Juršinci v DIIP-u



Ocenjena investicijska vrednost v DIIP-u znaša 1.471.420,0 EUR. Dolžina odseka kolesarske povezave v DIIP-u znaša 8,49 km.



1.2 Predstavitev investitorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in predinvesticijske zasnove

1.2.1 Osnovi podatki o investitorjih

1.2.1.1 Predstavitev sodelujočih občin

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

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

1.2.1.2 Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj

INVESTITOR	
Naziv:	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov:	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba:	NUŠKA GAJŠEK, županja
Telefon:	02 748 29 99
Telefaks:	02 748 29 98
E-pošta:	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:	Andrej TRUNK, Vodja oddelka za gospodarske dejavnosti
Telefon:	02 748 29 60



Telefaks:	02 748 29 98
E-pošta:	andrej.trunk@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



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 Ptuja 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,



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

Slika 2: Ptuj



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



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

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina km²	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	1.457,37	1.681,55



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

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
Grajena	129	340
Grajenščak	191	487
Kicar	306	808
Krčevina pri Vurberku	376	907
Mestni Vrh	256	685
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)

1.2.1.3 Podatki o projektnem partnerju – Občina Juršinci

INVESTITOR	
Naziv:	OBČINA JURŠINCI
Naslov:	Juršinci 3B, 2256 Juršinci
Odgovorna oseba:	Alojz KAUČIČ, župan
Telefon:	02 / 758 21 41
Telefaks:	02 / 758 24 61
E-pošta:	obcina.jursinci@jursinci.si
ID za DDV:	SI 11578491
Transakcijski račun:	SI56 0124 2010 0016 953, Uprava Republike Slovenije za javna plačila



Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Mag. Saša GOLOB HODNIK
Telefon:	02 / 758 21 42
Telefaks:	02 / 758 24 61
E-pošta:	sasa.g.hodnik@jursinci.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Alojz KAUČIČ, župan
Telefon:	02 / 758 21 41
Telefaks:	02 / 758 24 61
E-pošta:	obcina.jursinci@jursinci.si



Občina Juršinci je temeljna samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena je bila z Zakonom o ustanovitvi občin ter določitvi njihovih območij, 29. decembra leta 1994. Ozemlje občine zavzema del vinorodnega gričevja Slovenskih goric na obeh straneh regionalne ceste Ptuj – Juršinci – Gornja Radgona, ter del Pesniške doline in meji na sosednje občine Ptuj, Vitomarce, Gornjo Radgono ter Dornavo. Razprostira na površini 3625 ha (36,25 km²) in spada med manjše občine v Sloveniji, vendar kljub svoji majhnosti Občina Juršinci svojim občanom zagotavlja visoko kvaliteto življenja in dostopnost vseh osnovnih storitev, hkrati pa s svojo lego čudovito in umirjeno naravno okolje. Sestavlja jo 13 vasi: Gabrnik, Mostje, Sakušak, Rotman, Kukava, Zagorci, Gradiščak, Senčak pri Juršincih, Bodkovci, Grlinci, Hlaponci, Juršinci in Dragovič.

Osnovni podatki:

- površina Občine Juršinci je 36,3 km²,
- število prebivalcev v Občini Juršinci je 2.362 (2019),
- nadmorska višina je 237 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Občina Juršinci obsega 1040 hišnih števil v trinajstih naseljih¹,
- naselja v Občini Juršinci: Gabrnik, Mostje, Sakušak, Rotman, Kukava, Zagorci, Gradiščak, Senčak pri Juršincih, Bodkovci, Grlinci, Hlaponci, Juršinci in Dragovič.

¹ <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0214811S.PX/table/tableViewLayout2/>; Statistični urad RS



Slika 4: Puhov muzej



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



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

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina km²	36,6	20.273
Število prebivalcev	2.362	2.089.310
Število moških	1.216	1.045.835
Število žensk	1.146	1.043.475
Naravni prirast	-3	-900
Skupni prirast	18	14.028
Število vrtcev	1	968
Število otrok v vrtcih	102	87.147
Število učencev v osnovnih šolah	251	186.328
Število dijakov (po prebivališču)	73	73.110
Število študentov (po prebivališču)	49	75.991
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	885	845.454



Število samozaposlenih oseb	119	90.163
Število registriranih brezposelnih oseb	73	72.395
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.561,20	1.681,55
Število podjetij	119	200.174
Število stanovanj, stanovanjski sklad	1.057	852.181
Število osebnih avtomobilov	1.336	1.143.150
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	560	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

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

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
Bodkovci	48	121
Dragovič	62	155
Gabrnik	92	257
Gradiščak	14	43
Grlinci	40	139
Hlaponci	95	250
Juršinci	127	381
Kukava	77	206
Mostje	9	27
Rotman	61	172
Sakušak	75	215
Senčak pri Juršincih	42	108
Zagorci	110	288
SKUPAJ	852	2.362

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

1.2.2 Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije

IZDELOVALEC PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	
Naziv:	PROINFRA inženirski biro d.o.o.
Naslov:	Gospodsvetska cesta 84, 2000 Maribor
Odgovorna oseba:	Aljaž VESENJAK
Telefon:	031 395 577
E-pošta:	info@proinfra.si
Davčna številka:	SI 77508220
Transakcijski račun:	SI56 1010 0005 7381 315, odprt pri Banka



	Intesa Sanpaolo d.d.
--	----------------------

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 Občino Juršinci. Smiselna, varna in udobna kolesarska povezava bo zagotavljala zvezno povezavo središčnega mestnega naselja Ptuj z Občino Juršinci, 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 in Občine Juršinci.

Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad v občinah Spodnjega Podravja. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (JPP, kolesarjenje, hoja, souporaba avtomobila, skupna raba avtomobila,...) bomo znižali eksterne stroške prometa na ravni mesta in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z investicijo bomo pripomogli k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj.

1.4 Povzetek DIIP-a s pojasnili poteka aktivnosti

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

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



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

2.1 *Obstoječe stanje*

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

- kolesarska infrastruktura, ki bi povezovala naselja in sosednje občine z mestnim središčem med seboj (sploh) ne obstaja,
- kolesarska infrastruktura med sabo ni povezana (sklenjena),
- uporabna vrednost obstoječe infrastrukture je pogosto slaba (nezadostne dimenzije, ovire, poškodovana vozna površina, prometno varnostna tveganja, neustrezna signalizacija).

Največje pomanjkljivosti obstoječe že izgrajene kolesarske infrastrukture so primerljive s pomanjkljivostmi v številnih drugih mestih in občinah po Sloveniji:

- dotrajana vozna površina,
- neustrezne klančine, ki je bodisi preozka, prestrma ali pa z nevarnimi robniki,
- ozka vozna površina, ki še posebej pride do izraza kadar so v neposredni bližini kolesarske površine ovire ali objekti,
- nepovezan potek kolesarske površine, kar se najpogosteje dogaja v križiščih, kjer so kolesarji vodeni skupaj s pešci,
- posredno vodenje skozi križišča, kar poveča možnosti za nesreče, ker vozniki motornih vozil prej spregledajo kolesarje,
- ovirajoč objekt na vozni površini, ki je lahko v obliki prometnega znaka, ulične razsvetljave, urbane opreme ali parkiranih vozil,
- konflikt s pešci, ki pridejo še posebej do izraza, kadar so klančine na prehodih za pešce preozko spuščene ali kadar je kolesarska steza postavljena na ozek pločnik ali znotraj območja za pešce.

Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju, ODSEK 2 Ptuj – Juršinci poteka skozi dve občini, in sicer:

- Občina Juršinci in
- Mestna občina Ptuj.

Prikaz trenutnega stanja trase od Juršincev do Ptuja



Slika 6: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče)



Slika 7: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče)



Slika 8: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe kolesarske površine skozi naselje Gabrnik





Slika 9: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe kolesarske površine skozi naselje Gabrnik



Slika 10: Regionalna cesta R3-712/1331 konec obstoječih kolesarskih površin skozi naselje Gabrnik



Slika 11: Regionalna cesta R3-712/1331 ob vstopu v naselje Pacinje





Slika 12: Regionalna cesta R3-712/1331 območje avtobusnih postajališča na koncu naselja Pacinje



Slika 13: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe površine za kolesarje skozi naselje Podvinci



Slika 14: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe površine za kolesarje skozi naselje Podvinci





Slika 15: Regionalna cesta R3-712/1331 skozi naselje Ptuj



Slika 16: Pogled na križišče Regionalne ceste R3-712/1331 z R1-229/1417 in R1-229/1286



Slika 17: Pogled na R1-229/1417 na koncu meje obdelava





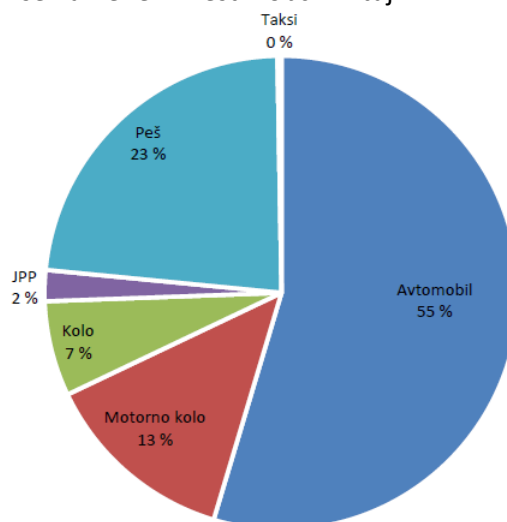
2.1.1 Potovalne navade

Raziskava prometnih navad občanov Mestne občine Ptuj kaže na usmerjenost rasti deleža uporabe avtomobilov kot prevoznega načina. Prevlada motornega prometa je vidna tudi v prostoru. Gost promet v jutranjih urah je med drugim posledica slabih potovalnih navad prebivalcev, ki se tudi pri premagovanju krajših razdalj odločajo za uporabo avtomobilov. Na prevlado uporabe avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva vpliva osredinjenost 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 večina 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 %.

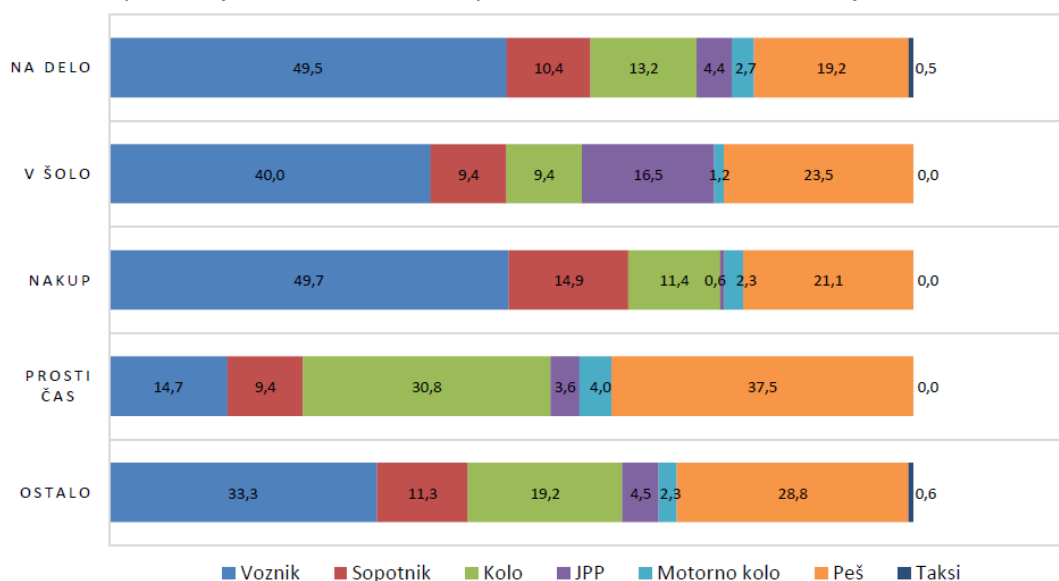
Slika 18: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj



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 18). 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.

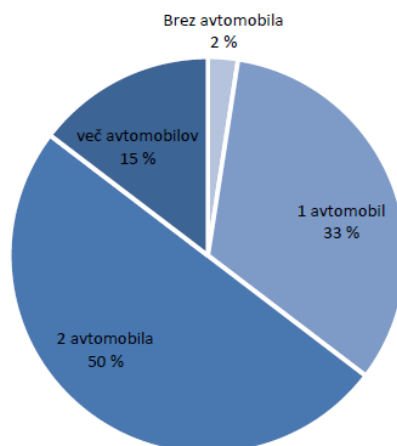


Slika 19: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj



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 20: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj

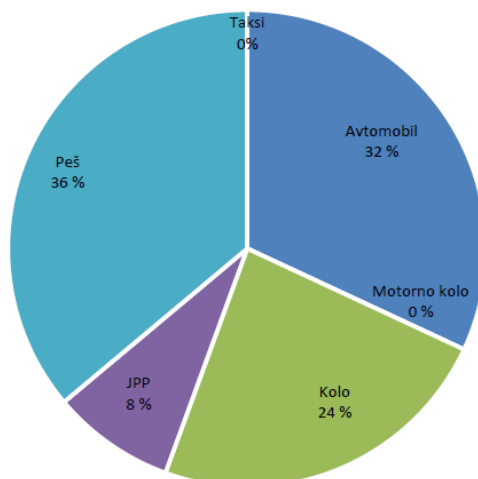


Ta odstotek je v bolj oddaljenih četrtinah skupnosti še izrazitejši in znaša dobri dve tretjini, pri čemer gospodinjstev brez osebnega avtomobila tako rekoč ni, kar kaže na veliko odvisnost okoliških prebivalcev od osebnega avtomobila.

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 21).

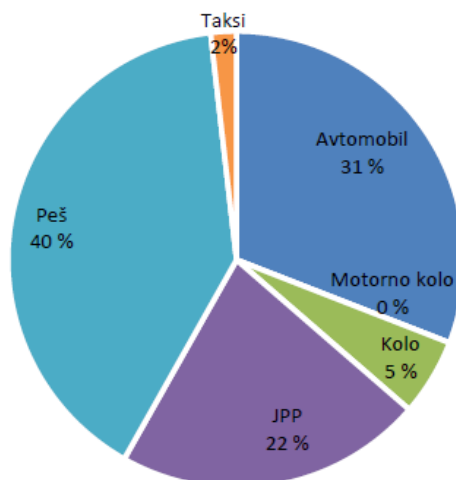


Slika 21: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj



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 22).

Slika 22: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj



2.2 Namen, cilji in vrsta investicije

Namen projekta

Namen projekta je izgradnja regionalne kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj in Občino Juršinci za zagotavljanje dnevne mobilnosti med Ptujem kot regijskim središčem z izobraževalnimi, upravnimi, storitvenimi dejavnostmi, z zalednimi gravitacijskimi naselji in sosednjo občino. Smiselna, varna in udobna kolesarska povezava bo zagotavljala zvezno povezavo središčnega mestnega naselja Ptuj s sosednjo občino, iz katere 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 2 občin v Spodnjem Podravju (Mestna občina Ptuj in Občina Juršinci). Začetek kolesarske povezave je v naselju Ptuj, ki je mestno naselje Mestne občine Ptuj. V predmetni operaciji se predvidena vzpostaviti 11.004 m kolesarske povezave.

Mestna občina Ptuj kot nosilka operacije namerava z gradnjo regionalnih kolesarskih povezav vzpostaviti celovito mrežo le-teh, ki bodo povezale ključne generatorje dnevnih 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 Občine Juršinci.

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« osebni 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).

2.3 Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti

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

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

Operativni program je krovni dokument za uresničevanje kohezijske politike v RS. Projekt je skladen z nameni četrte prednostne osi "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematskega cilja 4 "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih" in Prednostne naložbe 4.4. "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi".

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



- Vzpostavlja kolesarske povezave kot alternativo motoriziranemu prometu za vsakodnevno migracijo med mestnim središčem, zalednimi naselji in sosednjo občino;
- Posredno spodbuja večjo uporabo mehkih oblik mobilnosti, vključno z javnim potniškim prometom;
- Posredno na dolgi rok prispeva k zmanjševanju izpustov CO₂ v mestu Ptuj in posredno tudi v drugih urbanih središčih kamor zaradi zaposlitve, šolanja ali drugih opravkov dnevno migrira okrog 606 občanov Mestne občine Ptuj in Občine Juršinci.

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 Ptujaja 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 prenovе 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 5: 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. krepitve zdravja zaposlenih (znižanje bolniškega staleža); - priložnosti za razvoj mikro / socialnega podjetništva na področju podpore kolesarjem (servisi, prevoz, prodaja opreme..).
2	Učinek na razvoj	Neposreden: Ocenjen je manjši neposreden učinek na krepitev



	človeškega potenciala	<p>tehničnih in upravljavskih kadrovskih kompetenc oseb in strokovnjakov, ki bodo neposredno vključeni v zasnovo, 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 prostorskega razvoja regije	<p>Neposreden učinek: Z načrtovanim projektom se bodo izboljšale trajnostne prometne povezave na območju in prometna dostopnost bližnjih naselij ter nanje povezanih sosesk in drugih naselij z mestnim središčem Ptuja.</p> <p>Posreden učinek: Ureditve znotraj mesta bodo povečale atraktivnost urbanega območja Ptuja</p>
5	Sinergijski učinek med nameni iz prvih štirih točk (1-4)	<p>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 in Občine Juršinci 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.</p>
6	Sinergijski učinek z drugimi projekti	<p>Projekt smiselno dopolnjuje ostale projekte v občini povezane z uresničevanjem CPS Mestne občine Ptuj:</p> <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	<p>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.</p>



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 NIZKOGLIČNO GOSPODARSTVO. Investicijsko področje II.6: Razvoj prometne infrastrukture in II.7: Razvoj javnega potniškega prometa ter ostalih trajnostnih oblik mobilnosti. Investicijsko področje naslavlja cilj: Boljša prometna povezanost in dostopnost, z ukrepi: zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč; posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo; izboljšati varnost v prometu.

Projekt je skladen s programskim dokumentom Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015-2025 in Trajnostna urbana strategija, in sicer: RAZVOJNA PRIORITETA: OKOLJU PRIJAZNO MESTO. Področje: Trajnostna mobilnost. Področje naslavlja cilje: Ureditev kolesarskih in pešpoti po mestu in naseljih ter učinkovit in okolju prijazen javni promet, z ukrepi: povezava obstoječih kolesarskih omrežij, zagotovitev primerne infrastrukture za kolesarjenje, postopno povečanje cone za pešce v starem mestnem jedru, zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu, širitev javnega mestnega potniškega prometa, promocija trajnostne mobilnosti.

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

Projekt bo prispeval k realizaciji ciljev strateškega stebra ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, OPTIMALNEGA IZKORIŠČANJA POTENCIALOV KOLESARJENJA in bo prispeval k zadostitvi strateških ciljev Celostne prometne strategije in sicer specifično h kazalnikom delež potovanj s kolesom, obremenjenost prebivalcev s hrupom, ki ga povzroča promet, število preseganj mejnih dnevni vrednosti delcev PM 10. Povečanje kolesarskega prometa bo tudi zmanjšalo potrebo po avtomobilskemu prometu, kar bo vodilo k sproščanju mestnega jedra, zmanjšanju potrebe po parkiriščih starega mestnega jedra in bolj tekočemu prometu, posebej v prometnih konicah.

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

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

Tabela 6: 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, bolnišnico, zdravstveni dom in dom upokojencev



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



3 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Projekt Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj – Juršinci 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 – ZSPDLSL-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE) in Statutom Mestne občine Ptuj in Občine Juršinci le-te med drugim opravljajo naslednje naloge, povezane z izvajanjem tega projekta:

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

- urejanje in čiščenje javnih površin,
- vzdrževanje občinskih javnih cest in
- 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.

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 Juršinci je Cestno podjetje Ptuj d.d..

Tabela 7: 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 lokalnih gospodarskih javnih službah v Mestni občini Ptuj in Občini Juršinci 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 Juršinci – del odseka na območju Občine Juršinci
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 bosta zagotavljali Mestna občina Ptuj in Občina Juršinci, 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.

3.1 Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje

Storitev:	Kolesarska infrastruktura v skupni dolžini 11.004 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. 606 kolesarjev na dan, ki je primeren za kolesarjenje (upoštevani uporabnik in ne število njegovih dnevni 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 postaj v Občini Juršinci ali povezavo



- uporabljajo za dostop do delovnega mesta vzdolž oziroma v zaledju kolesarske povezave;
- Ostale prebivalce (starejšo populacijo), ki s kolesom dostopa do oskrbnih funkcij v obeh občinah oziroma vzdolž trase ali kolesarsko povezavo uporablja za dostop do vrtičkov ali točk dnevne rekreacije v zaledju mesta;
 - Število dnevnih migrantov v obsegu 586 oseb smo ocenili na podlagi analize podatkovne baze SURS o številu delovno aktivnih oseb (medobčinski delovni migranti – 262 oseb) in številu dijakov po njihovem kraju prebivališča (Občine Juršinci – 73 dijakov) ter podatka o številu osnovnošolcev po kraju bivanja (Občina Juršinci – 251 osnovnošolcev) za leto 2020 oz. v šolskem letu 2019/2020;
 - Število starejše populacije (starejši nad 65 let) v obsegu 5.670 izhaja iz podatka SURS za leto 2020 o številu in starostni strukturi stalnega prebivalstva v Mestni občini Ptuj in Občini Juršinci;
 - 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 8 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 606 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 1.212.

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 1,32% 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 8: 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 in Občine Juršinci (v, iz in znotraj občin)	586
Delež potencialnih kolesarjev	20%
Delež uporabnikov infrastrukture na trasi	33 % potencialnih kolesarjev kolesari po predmetni kolesarski povezavi
Ocena povprečnega št. uporabnikov na dan	39



B. OCENA UPORABNIKOV STAREJŠIH OD 65 LET za potrebe dnevne oskrbe v mestu oz. nakupovalnih središčih ali dnevno rekreacijo)

Število prebivalcev občine (SURs 2020, H2)	Ptuj: 5.214 Juršinci: 456
	SKUPAJ: 5.670
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	567
SKUPAJ OCENA ŠTEVILA UPORABNIKOV/ DAN	606



4 ANALIZA RAZLIČIC Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI

4.1 Opis različic

4.1.1 Različica »brez« investicije

Različica "brez" investicije je tista različica, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. Različica »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta. Brez realizacije investicijskega projekta Mestna občina Ptuj in Občina Juršinci ne bosta sledili 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.

Različica »brez« investicije pomeni, da Mestna občina Ptuj in Občina Juršinci ne pristopita 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 je bila upoštevana Različica »brez« investicije ter Različica »z« investicijo.

4.1.2 Različica »z« investicijo

Različica »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj in Občina Juršinci pristopita k projektu Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj - Juršinci. 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. Kolesarska infrastruktura bo urejana v skupni dolžini 11.004 m.

V sklopu gradnje regionalne kolesarske povezave za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, odsek 2 Ptuj - Juršinci, poteka predvidena kolesarska povezava skozi dve občini, in sicer občino Juršinci in Ptuj. Celotna trasa je razdeljena na 16 pododsekov, od tega sta 2 pododseka že izvedena in sicer pododsek 5 skozi naselje Gabrnik in pododsek 13 skozi naselje Podvinci.



Trase pododsekov potekajo večji del po na novo urejenih poteh, deloma pa po obstoječih kolesarskih povezavah. Potek kolesarske povezave je predviden ob državni cesti R1-229/1417 (Ptuj – Rogoznica), državni cesti R1-229/1286 (Rogoznica – Janežovci) in R3-712/1331 (Žihlava Rogoznica).

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

4.2 Ocena investicijskih stroškov

4.2.1 Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni

Predmet projekta je izgradnja in vzpostavitev kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj in sosednjo Občino Juršinci.

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 nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Upravičeni nameni in stroški

V skladu s Povabilom razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2107, 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 medkrajevemu linijskemu prometu - pr. infrastruktura za avtobuse na električni pogon, polnilnice za e-kolesa, indukcijska infrastruktura; demo projekti mehkih ukrepov za spodbujanje JPP z vozili na električni pogon).

Tabela 9: 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.



4.2.2 Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška

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

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

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

4.2.2.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 10: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.055,66	3.465,70
2.	Projektna dokumentacija	107.535,91	131.193,81
3.	Odkup zemljišč	92.002,58	97.927,48
4.	Gradnja	2.481.846,02	3.027.852,14
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	48.268,23	58.887,24
6.	Informiranje in obveščanje	807,20	984,77
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		2.733.515,60	
DDV in drugi davki			586.795,54
SKUPAJ			3.320.311,14

Tabela 11: 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)	1.456,01	1.651,39
2.	Projektna dokumentacija	38.037,14	46.405,31
3.	Odkup zemljišč	49.053,76	52.334,23
4.	Gradnja	807.357,78	984.976,49
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.715,92	17.953,43



6.	Informiranje in obveščanje	403,60	492,38
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		911.024,21	
DDV in drugi davki			192.789,02
SKUPAJ			1.103.813,23

Tabela 12: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.599,65	1.814,31
2.	Projektna dokumentacija	69.498,77	84.788,50
3.	Odkup zemljišč	42.948,82	45.593,25
4.	Gradnja	1.674.488,24	2.042.875,65
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	33.552,31	40.933,81
6.	Informiranje in obveščanje	403,60	492,39
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		1.822.491,39	
DDV in drugi davki			394.006,52
SKUPAJ			2.216.497,91

4.2.2.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 13: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.055,66
2.	Projektna dokumentacija	107.535,91
3.	Odkup zemljišč	92.002,58
4.	Gradnja	2.481.846,02
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	48.268,23
6.	Informiranje in obveščanje	807,20
SKUPAJ		2.733.515,60

Tabela 14: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.456,01
2.	Projektna dokumentacija	38.037,14
3.	Odkup zemljišč	49.053,76



4.	Gradnja	807.357,78
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.715,92
6.	Informiranje in obveščanje	403,60
SKUPAJ		911.024,21

Tabela 15: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.599,65
2.	Projektna dokumentacija	69.498,77
3.	Odkup zemljišč	42.948,82
4.	Gradnja	1.674.488,24
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	33.552,31
6.	Informiranje in obveščanje	403,60
SKUPAJ		1.822.491,39

4.2.2.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 16: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	586.920,49
SKUPAJ		586.920,49

Tabela 17: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	192.789,02
SKUPAJ		192.789,02

Tabela 18: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	394.006,52
SKUPAJ		394.006,52



4.2.2.4 Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah

Tabela 19: 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	31.694,36	678.910,78	2.022.910,46
Neupravičeni stroški	6.972,76	149.098,15	430.724,63
Skupaj (celotna inv. vrednost)	38.667,12	828.008,93	2.453.635,09

Tabela 20: 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	14.900,82	271.661,58	624.461,81
Neupravičeni stroški	3.278,18	59.640,59	129.870,25
Skupaj (celotna inv. vrednost)	18.179,00	331.302,17	754.332,06

Tabela 21: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Juršinci

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,000	1,000
INVESTICIJA	2020	2021	2022
Upravičeni stroški	16.793,54	407.249,20	1.398.448,65
Neupravičeni stroški	3.694,58	89.457,56	300.854,38
Skupaj (celotna inv. vrednost)	20.488,12	496.706,76	1.699.303,03

4.2.3 Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška

Skladno z metodologijo so tekoče cene izračunane tako, da so stalne cene povečane za odstotek dejanske oz. predvidene inflacije. Upoštewane so inflacijske stopnje, kot so opredeljene v Zimski



napovedi gospodarskih gibanj 2020, ki jo je izdelal Urad RS za makroekonomske analize in razvoj (december 2020). Uporabljene so inflacijske stopnje (povprečna letna inflacija) v naslednjih višinah:

- 2021: 0,6 % (napoved UMAR),
- 2022: 1,9 % (napoved UMAR).

4.2.3.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 22: 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	3.486,50
2.	Projektna dokumentacija	107.994,52	131.753,32
3.	Odkup zemljišč	94.298,25	100.368,66
4.	Gradnja	2.533.005,99	3.090.267,32
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	49.200,00	60.024,00
6.	Informiranje in obveščanje	819,68	1.000,00
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		2.788.392,44	
DDV in drugi davki			598.507,36
SKUPAJ			3.386.899,80

Tabela 23: 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)	1.464,75	1.661,30
2.	Projektna dokumentacija	38.177,63	46.576,71
3.	Odkup zemljišč	50.278,70	53.640,01
4.	Gradnja	823.006,00	1.004.067,33
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	15.000,00	18.300,00
6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,00
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		928.336,92	
DDV in drugi davki			196.408,43
SKUPAJ			1.124.745,35

Tabela 24: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP,	1.609,25	1.825,20



	PIZ, vloga)		
2.	Projektna dokumentacija	69.816,89	85.176,61
3.	Odkup zemljišč	44.019,55	46.728,65
4.	Gradnja	1.709.999,99	2.086.199,99
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	34.200,00	41.724,00
6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,00
SKUPAJ brez DDV in drugih davkov		1.860.055,52	
DDV in drugi davki			402.098,93
SKUPAJ			2.262.154,45

4.2.3.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 25: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00
2.	Projektna dokumentacija	107.994,52
3.	Odkup zemljišč	94.298,25
4.	Gradnja	2.533.005,99
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	49.200,00
6.	Informiranje in obveščanje	819,68
SKUPAJ		2.788.392,44

Tabela 26: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.464,75
2.	Projektna dokumentacija	38.177,63
3.	Odkup zemljišč	50.278,70
4.	Gradnja	823.006,00
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	15.000,00
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
SKUPAJ		928.336,92

Tabela 27: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.609,25
2.	Projektna dokumentacija	69.816,89



3.	Odkup zemljišč	44.019,55
4.	Gradnja	1.709.999,99
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	34.200,00
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
SKUPAJ		1.860.055,52

4.2.3.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 28: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	598.507,36
SKUPAJ		598.507,36

Tabela 29: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	196.408,43
SKUPAJ		196.408,43

Tabela 30: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	402.098,93
SKUPAJ		402.098,93

4.2.3.4 Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah

Tabela 31: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,006	1,019
INVESTICIJA	2020	2021	2022
Upravičeni stroški	31.694,36	682.984,24	2.073.713,84
Neupravičeni stroški	6.972,76	149.992,76	441.541,84
Skupaj (celotna inv. vrednost)	38.667,12	832.977,00	2.515.255,68



Tabela 32: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,006	1,019
INVESTICIJA	2020	2021	2022
Upravičeni stroški	14.900,82	273.291,55	640.144,55
Neupravičeni stroški	3.278,18	59.998,45	133.131,80
Skupaj (celotna inv. vrednost)	18.179,00	333.290,00	773.276,35

Tabela 33: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Juršinci

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,017	1,017
INVESTICIJA	2020	2021	2022
Upravičeni stroški	16.793,54	409.692,69	1.433.569,29
Neupravičeni stroški	3.694,58	89.994,31	308.410,04
Skupaj (celotna inv. vrednost)	20.488,12	499.687,00	1.741.979,33



5 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

5.1 Vpliv projekt na okolje

Presoja vplivov posameznega projekta na okolje je eden izmed pomembnejših elementov investicije. Za investicijski projekt, ki je predmet IP, v skladu z 51.1 členom Zakona o varstvu 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 34: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

Učinkovitost izrabe naravnih virov	
V času načrtovanja	Predmet naložbe predstavlja izgradnjo kolesarskega omrežja na območju dveh (2) občin, kar bo prispevalo k učinkovitejši rabi obstoječih notranjih površin in prostorskih potencialov Mestne občine Ptuj in Občine Juršinci. 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 prepreči 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 Ptuj in Občino Juršinci. Pričakuje se zmanjšana raba motoriziranih vozil za opravke in dnevno mobilnost na relaciji Ptuj – Juršinci.
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 čiste 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 razprostere po brežinah in v soglasju z lastniki po bližnji okolici. Ves neustrezen material



	(odstranjena voziščna konstrukcija, prometna signalizacija in oprema, drogovi 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.



6 ANALIZA LOKACIJE

6.1 Lokacija projekta

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

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 odseku kolesarske povezave bosta Mestna občina Ptuj in Občina Juršinci pridobili pravico gradnje, bodisi z odkupom zemljišč bodisi na podlagi podpisanih služnostnih pogodb. V posameznih primerih pa sta sodelujoče občine že lastnik parcel, po katerih bo potekala kolesarska povezava.

V nadaljevanju prikazujemo potek kolesarske povezave.

Zemljišča na katerih bo potekala izvedba operacije – iz smeri Ptuja proti Juršincem - predstavljajo parcele (oziroma deli parcel):

- parcele št. 423/14 in 424/2 vse k.o. Ptuj,
- parcele št. 861/13, 861/11, 863/1, 862/3, 861/12, 485/6, 880/7, 485/22 ; sedaj 481/4, 481/5 in 481/6, 485/20, 885/12, 880/6, 718/5, 718/2, 885/5, 721/2, 880/5, 774/3, 774/2, 723/1, 775/6, 775/8, 775/5, 775/4, 775/18, 776/5, 784/2, 880/1, 859/1, 858/2 in 857/6 vse k.o. Rogoznica,
- parcele št. 1093, 1095, 1096, 466, 464/2, 449/10, 1090/3, 1090/8, 1089/23, 1089/16, 1034/2 in 1048/1 vse k.o. Podvinci,
- parcele št. 915, 916, 979, 981, 982/1, 982/2, 945, 944/1, 777/7, 33/4, 21/1, 21/3, 20/2, 20/3, 934, 246/3, 246/2, 935, 926, 947, 956, 957, 964, 965, 966, 967, 968 in 977 vse k.o. Pacinje,
- parcele št. 556, 1578, 1691, 1692, 1693, 1694, 1695, 1696, 1707, 1714, 1715, 1750, 1751, 1752, 1953, 1954, 1955, 1957, 1958, 2019, 2028, 2030, 2031, 2034, 2035, 2044, 2045, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2061, 2063, 2064, 2065, 2066, 2075, 2076, 2082, 2084, 2085, 2086, 1569/1, 1579/2, 1952/2, 2029/1, 2029/2, 2059/1, 2059/2, 2060/1, 2060/2, 2067/3, 553/2, 705/3, 707/4 in 815/1 vse k.o. Mostje in



- parcele št. 749, 750, 751, 752, 753, 754, 758, 759, 103/5, 37/3, 715/10, 715/12, 715/6, 716/5, 722/1, 732/2, 748/1, 748/2, 92/2, 92/7, 93/3, 96/1, 96/2, 96/3, 97/6, 97/7, 98/4, 98/5, 99/7 in 99/8 vse k.o. Juršinci.



7 ANALIZA ZAPOSLENIH

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

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



8 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO RAZIČICAH

8.1 Časovni načrt s popisom aktivnosti

Tabela 35: Časovni načrt s popisom aktivnosti

Leto	2018				2019				2020				2021				2022				2023
Kvartal	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																					



9 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH RAZLIČIC

Projekt je predviden za financiranje iz sredstev EU iz Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP), četrta prednostna os "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", tematski cilj 4 "Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih", Prednostna naložba 4.4. "Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi".

Projekt »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj – Juršinci« 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 2.098.655,37 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 36: 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	1.678.924,30	0,00	360.418,05	1.318.506,25	49,57%
Slovenska udeležba kohezijske politike	419.731,07	0,00	90.104,51	329.626,56	12,40%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	73.600,12	14.900,82	73.586,30	-14.887,00	2,17%
Občina Juršinci – Upravičeni stroški	616.136,95	16.793,54	158.875,38	440.468,03	18,19%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	196.408,43	3.278,18	59.998,45	133.131,80	5,80%
Občina Juršinci – Neupravičeni stroški	402.098,93	3.694,58	89.994,31	308.410,04	11,87%
SKUPAJ	3.386.899,80	38.667,12	832.977,00	2.515.255,68	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 bosta občini za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj – Juršinci« črpali iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 2.098.655,37 EUR.



Občini bosta za investicijo zagotovili sredstva v višini 689.737,07 EUR za upravičene stroške in 598.507,36 EUR za neupravičene stroške.

Tabela 37: 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	683.789,44	0,00	159.764,20	524.025,24	60,80%
Slovenska udeležba kohezijske politike	170.947,36	0,00	39.941,05	131.006,31	15,20%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	73.600,12	14.900,82	73.586,30	-14.887,00	6,54%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	196.408,43	3.278,18	59.998,45	133.131,80	17,46%
SKUPAJ	1.124.745,35	18.179,00	333.290,00	773.276,35	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 2 Ptuj – Juršinci« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 854.736,80 EUR.

Mestna občina Ptuj bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 73.600,12 EUR za upravičene stroške in 196.408,43 EUR za neupravičene stroške.

Tabela 38: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Juršinci

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	995.134,86	0,00	200.653,85	794.481,01	43,99%
Slovenska udeležba kohezijske politike	248.783,71	0,00	50.163,46	198.620,25	11,00%
Občina Juršinci – Upravičeni stroški	616.136,95	16.793,54	158.875,38	440.468,03	27,24%
Občina Juršinci – Neupravičeni stroški	402.098,93	3.694,58	89.994,31	308.410,04	17,78%
SKUPAJ	2.262.154,46	20.488,12	499.687,00	1.741.979,33	100,00%

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Občina Juršinci za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj – Juršinci« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 1.243.918,57 EUR.



Občina Juršinci bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 616.136,95 EUR za upravičene stroške in 402.098,93 EUR za neupravičene stroške.



10 FINANČNI IN EKONOMSKI KAZALNIKI

10.1 Finančna analiza

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

V finančni analizi bomo upoštevali naslednje podatke:

- Ekonomska doba investicije je ocenjena na 30 let;
- Uporabljena je 4-odstotna finančna diskontna stopnja;
- V prikazu denarnega/finančnega toka je upoštevana vrednost v stalnih cenah z DDV in brez nepredvidenih del;
- Izvedba investicije je načrtovana v obdobju 2020-2022, doba obratovanja do leta 2050;
- ocenjeni **strošek investicije** v višini **3.320.311,14** 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 (11.004 m) in povprečnega stroška vzdrževanja 1 EUR/meter kolesarske povezave.
- **Preostanek vrednosti**: skladno z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014 se preostala vrednost naložbe vključi v izračun diskontiranega neto prihodka operacije le, če prihodki presegajo stroške projekta. V predmetnem projektu je neto denarni tok celotno referenčno obdobje negativen, kar pomeni, da v celotnem obdobju obratovalni stroški presegajo prihodke projekta (ki jih niti ni predvidenih). Skladno z navedenim zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun diskontiranega neto prihodka operacije.

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

- Finančne neto sedanje vrednosti;

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

- Finančne interne stopnje donosnosti (FRR/C);

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



10.1.1 Projekcija stroškov

Tabela 39: Projekcija operativnih stroškov

Leto	Operativni stroški	
	Vzdrževanje kolesarske povezave	Skupaj
2020	0	0
2021	0	0
2022	0	0
2023	11.004	11.004
2024	11.004	11.004
2025	11.004	11.004
2026	11.004	11.004
2027	11.004	11.004
2028	11.004	11.004
2029	11.004	11.004
2030	11.004	11.004
2031	11.004	11.004
2032	11.004	11.004
2033	11.004	11.004
2034	11.004	11.004
2035	11.004	11.004
2036	11.004	11.004
2037	11.004	11.004
2038	11.004	11.004
2039	11.004	11.004
2040	11.004	11.004
2041	11.004	11.004
2042	11.004	11.004
2043	11.004	11.004
2044	11.004	11.004
2045	11.004	11.004
2046	11.004	11.004
2047	11.004	11.004
2048	11.004	11.004
2049	11.004	11.004
2050	11.004	11.004
Skupaj	308.112	308.112



10.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza

Tabela 40: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostank vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano - 4% (€)		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
								A	C+D-B	(C+D-B)-A
2020	0	38.667	0	0	0	0	-38.667	38.667	0	-38.667
2021	1	828.009	0	0	0	0	-828.009	796.162	0	-796.162
2022	2	2.453.635	0	0	0	0	-2.453.635	2.268.524	0	-2.268.524
2023	3	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-9.783	-9.783
2024	4	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-9.406	-9.406
2025	5	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-9.044	-9.044
2026	6	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-8.697	-8.697
2027	7	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-8.362	-8.362
2028	8	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-8.041	-8.041
2029	9	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-7.731	-7.731
2030	10	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-7.434	-7.434
2031	11	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-7.148	-7.148
2032	12	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-6.873	-6.873
2033	13	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-6.609	-6.609
2034	14	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-6.355	-6.355
2035	15	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-6.110	-6.110
2036	16	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-5.875	-5.875



2037	17	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-5.649	-5.649
2038	18	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-5.432	-5.432
2039	19	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-5.223	-5.223
2040	20	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-5.022	-5.022
2041	21	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-4.829	-4.829
2042	22	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-4.643	-4.643
2043	23	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-4.465	-4.465
2044	24	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-4.293	-4.293
2045	25	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-4.128	-4.128
2046	26	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-3.969	-3.969
2047	27	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-3.816	-3.816
2048	28	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-3.670	-3.670
2049	29	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-3.528	-3.528
2050	30	0	11.004	0	0	-11.004	-11.004	0	-3.393	-3.393
Skupaj		3.320.311	308.112	0	0	-308.112	-3.628.423	3.103.353	-169.527	-3.272.880
Skupaj diskontirano		3.103.353	169.527	0	0	-169.527	-3.272.880			

Obrazložitev:

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



10.1.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi

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

- vrednost investicije= 3.320.311,14 EUR,
- ekonomska doba investicije $i = 30$ let,
- diskontna stopnja $p = 4\%$.

$$FNSV = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = -3.272.880$$

Kot pričakovano je finančna neto sedanja vrednost investicije negativna in znaša -3.272.880 €, finančna stopnja donosnosti pa je prav tako negativna.

Finančna interna stopnja donosnosti

FIRR= negativna

Relativna neto sedanja vrednost

RNSV= -1,055

Obrazložitev:

- Finančna neto sedanja vrednost ima oznaka FNSV,
- V osnovnem izračunu je FNSV negativna in znaša **-3.272.880 EUR**,
- Eno od najpogosteje uporabljenih meril za presojanje smiselnosti investicijskega projekta je njegova neto sedanja vrednost ali čista sedanja vrednost. Višina neto sedanje vrednosti je neposredno odvisna od uporabljene obrestne mere kot cene kapitala oziroma od uporabljenega pripadajočega diskontnega faktorja $1+i$, s katerim reduciramo bodoče finančne tokove na začetni trenutek. V našem konkretnem zgledu smo vzeli obrestno mero 4 % letno. (Diskontna stopnja je letna odstotna mera, po kateri se sedanja vrednost denarne enote v naslednjih letih zmanjšuje s časom),
- Finančna interna stopnja donosa ima oznako FIRR,
- Upoštevajoč investicijsko vrednost, prihodke in stroške poslovanja smo za izračun FIRR v nadaljevanju uporabili ekonomsko dobo trajanja projekta 30 let,
- Pri uporabljeni diskontni stopnji, ki je po stalnih cenah 4% iščemo v nadaljevanju projekta pozitivno neto sedanja vrednost in interno stopnjo donosnosti višjo od uporabljene individualne diskontne stopnje 4%, s čimer bo investicija v tem primeru upravičena in ekonomsko smiselna.



10.1.4 Izračun finančne vrzeli

IZRAČUN NAJVIŠJEGA ZNESKA SUBVENCije

Tabela 41: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

	Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti
Skupni investicijski stroški		3.320.311,15
Od tega upravičeni stroški (EC)		2.788.392,44
Diskontirani inv. stroški (DIC)	3.103.353,13	
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-169.526,95	

		DNR>0		DNR<0
1 a	Upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	3.272.880,08		3.103.353,13
1 b	Finančna vrzel (R=EE/DIC):	105,46	%	100,00
2	Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	2.940.714,02		2.788.392,44
3 a	Najvišja stopnja sofinanciranja (CRpa):	100,00%	%	100,00%
3 b	Izračun najvišjega zneska (DA*Crpa):	2.940.714,02		2.788.392,44

Obrazložitev:

- Upravičeni stroški po tekočih cenah znašajo **2.788.392,44 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 **2.788.392,44 EUR**

IZRAČUN FINANČNE VRZELI

Za izračun finančne vrzeli smo upoštevali maksimalne upravičene izdatke investicije (EE), ki znašajo 3.103.353,13 EUR in jih razdelili z diskontiranimi investicijskimi stroški (DIC), ki znašajo 3.103.353,13 EUR in tako izračunali, da znaša finančna vrzel 100,00%.

KORAKI ZA DOLOČITEV ZNESKA SUBVENCije

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

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

$$R = (3.103.353,13 / 3.103.353,13) * 100 = 100,00\%$$

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«

$$DA=EC*R$$

$$DA=2.788.392,44*100,00\%=2.788.392,44$$

Pri čemer so:

- EC upravičeni stroški.

3. korak: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja:

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

$$\text{donacija} = 2.788.392,44 * 100\% = 2.788.392,44$$

Pri čemer je:

- maks. CR najvišja stopnja sofinanciranja.

Finančna vrzel (R) je 100,00%, upravičeni izdatki (EE) znašajo **3.103.353,13** EUR, diskontirani investicijski stroški (DIC) pa **3.103.353,13** EUR.

Na podlagi tega znaša znesek DA **2.788.392,44** EUR in najvišji znesek sofinanciranja **2.788.392,44** EUR.



10.2 Ekonomska analiza in denarni tok

10.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro

Tabela 42: 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	202.533	0	202.533
2022	0	0	0	657.675	0	657.675
2023	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2024	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2025	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2026	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2027	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2028	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2029	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2030	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2031	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2032	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2033	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2034	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2035	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2036	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2037	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2038	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2039	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2040	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2041	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2042	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2043	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2044	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2045	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2046	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2047	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2048	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2049	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
2050	29.515	133.358	112.534	0	89.256	364.664
Skupaj	826.426	3.734.035	3.150.952	860.208	2.499.178	11.070.799



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 dnevniških kolesarjev na povezavah	Št. kolesarjev	39
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	87.360
Povprečna poraba l bencina/100 km	l/100km	7
Cena bencina	EUR	1
Letni prihranek na bencinu v EUR	EUR	6.115,20
50 % oseb/vozil plača parkirnino	Št. oseb	19,5
Povprečna cena parkiranja na leto (5 EUR/dan X 20 dni X 12)	EUR	1200
Letni prihranek na parkirnini v EUR	EUR	23.400,00
SKUPAJ LETNI PRIHRANEK	EUR	29.515,20

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

Predpostavke	Enota	Višina
Ocenjeno število dnevniških kolesarjev na povezavah	Št. kolesarjev	567
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	1905120
Povprečna poraba l bencina/100 km	l/100km	7
Cena bencina	EUR	1
Letni prihranek na bencinu v EUR	EUR	133.358,40
SKUPAJ LETNI PRIHRANEK	EUR	133.358,40

Korist št. 3 – Vpliv na zdravje

Predpostavke	Enota	Višina
Število stalnih kolesarjev	Število	606
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	133.358,40



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 202.533 EUR in v letu 2022 pa 657.675 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 89.256 €/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 in Občine Juršinci naslednje:

Tabela 43: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč

Leto	Brez poškodb	Lažje poškodbe	Hude poškodbe	Smrt	Skupaj
2015	2	13	0	0	15
2016	0	20	4	0	24
2017	2	14	6	1	23
2018	4	19	5	0	28
2019	2	14	0	0	16
Skupaj	10	80	15	1	106

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

Kot je razvidno iz tabele je največ kolesarjev bilo udeleženo v prometnih nesrečah v letu 2016 in 2018, najhuje pa je bilo v letu 2017 ko je 1 oseba umrla. Na podlagi zgoraj predstavljenih podatkov je v prej navedenih občinah, vsako leto v povprečju v prometnih nesrečah udeleženih 21,2 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 44: 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-stroscov-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 1.785.127,40 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 89.256,37 EUR.



10.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza

Tabela 45: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Stroški Skupaj (€)	Prihodki -javna korist (€)	Ostane 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	38.667	0	38.667	0	0	0	-38.667	38.667	0	-38.667
2021	1	828.009	0	828.009	202.533	0	202.533	-625.476	788.580	192.888	-595.692
2022	2	2.453.635	0	2.453.635	657.675	0	657.675	-1.795.960	2.225.519	596.531	-1.628.989
2023	3	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	305.505	305.505
2024	4	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	290.957	290.957
2025	5	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	277.102	277.102
2026	6	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	263.907	263.907
2027	7	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	251.340	251.340
2028	8	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	239.371	239.371
2029	9	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	227.972	227.972
2030	10	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	217.117	217.117
2031	11	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	206.778	206.778
2032	12	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	196.931	196.931
2033	13	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	187.553	187.553
2034	14	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	178.622	178.622
2035	15	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	170.116	170.116
2036	16	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	162.016	162.016



2037	17	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	154.301	154.301
2038	18	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	146.953	146.953
2039	19	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	139.955	139.955
2040	20	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	133.291	133.291
2041	21	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	126.944	126.944
2042	22	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	120.899	120.899
2043	23	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	115.142	115.142
2044	24	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	109.659	109.659
2045	25	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	104.437	104.437
2046	26	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	99.464	99.464
2047	27	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	94.727	94.727
2048	28	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	90.216	90.216
2049	29	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	85.920	85.920
2050	30	0	11.004	11.004	364.664	0	353.660	353.660	0	81.829	81.829
Skupaj		3.320.311	308.112	3.628.423	11.070.799	0	10.762.687	7.442.376	3.052.766	5.568.441	2.515.674
Skupaj diskontirano		3.052.766	169.527	3.272.880	6.420.791	0	5.568.441	2.515.674			

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 8,96 let.



10.2.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi

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

- vrednost investicije = 3.320.311,14 €,
- ekonomska doba investicije $i = 30$ let,
- diskontna stopnja $p = 5\%$.

$$\text{ENSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = 2.515.674$$

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 2.515.674 €, ekonomska stopnja donosnosti je prav tako pozitivna.

Ekonomska interna stopnja donosnosti

$$\text{EIRR} = 8,03\%$$

Relativna neto sedanja vrednost

$$\text{RNSV} = 0,82$$

Doba vračanja investicije

$$\text{DVI} = 8,96$$

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 8,03%
- 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 0,0803 enote akumulacije.



10.3 Denarni tokovi

Tabela 46: Denarni tok

Leto	Referenčna leta	ODLIVI			PRILIVI				Neto priliv	Kumulativa saldo
		Stroški investicije v tekočih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Plačilo anuitete kredita (€)	Prihodki (€)	Subvencija (€)	Proračun Občine (€)	DDV (€)		
		A	B	C	A	B	C	D		
2020	0	38.667	0	0	0	0	38.667	0	0	0
2021	1	832.977	0	0	0	450.523	382.454	0	0	0
2022	2	2.515.256	0	0	0	1.648.133	867.123	0	0	0
2023	3	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-11.004
2024	4	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-22.008
2025	5	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-33.012
2026	6	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-44.016
2027	7	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-55.020
2028	8	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-66.024
2029	9	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-77.028
2030	10	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-88.032
2031	11	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-99.036
2032	12	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-110.040
2033	13	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-121.044
2034	14	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-132.048



2035	15	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-143.052
2036	16	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-154.056
2037	17	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-165.060
2038	18	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-176.064
2039	19	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-187.068
2040	20	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-198.072
2041	21	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-209.076
2042	22	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-220.080
2043	23	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-231.084
2044	24	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-242.088
2045	25	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-253.092
2046	26	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-264.096
2047	27	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-275.100
2048	28	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-286.104
2049	29	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-297.108
2050	30	0	11.004	0	0	0	0	0	-11.004	-308.112
Skupaj		3.386.900	308.112	0	0	2.098.655	1.288.244	0	-308.112	



11 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

11.1 Analiza občutljivosti

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

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

Tabela 47: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	2.515.674	100,00%	8,03%	100,00%
Povečanje investicije za 5%	2.363.036	93,93%	7,16%	89,18%
Povečanje investicije za 10%	2.210.397	87,87%	6,38%	79,47%
Zmanjšanje investicije za 5%	2.668.312	106,07%	9,01%	112,16%
Zmanjšanje investicije za 10%	2.820.951	112,13%	10,12%	125,96%
Povečanje operativnih stroškov za 5%	2.508.239	99,70%	8,01%	99,74%
Povečanje operativnih stroškov za 10%	2.500.804	99,41%	7,99%	99,47%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 5%	2.523.109	100,30%	8,05%	100,26%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 10%	2.530.544	100,59%	8,08%	100,53%
Povečanje prihodkov za 5%	2.801.531	111,36%	8,98%	111,81%
Povečanje prihodkov za 10%	3.087.388	122,73%	9,95%	123,85%
Zmanjšanje prihodkov za 5%	2.229.817	88,64%	7,10%	88,38%
Zmanjšanje prihodkov za 10%	1.943.960	77,27%	6,18%	76,92%
Povečanje investicijskih stroškov za 10% in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10%	1.638.684	65,14%	4,73%	58,90%

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

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



- Zmanjšanje prihodkov za 1%,

Tabela 48: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	2.515.674	100,00%	8,03%	100,00%
povečanje investicije za 1%	2.485.146	98,79%	7,85%	97,74%
Zmanjšanje investicije za 1%	2.546.202	101,21%	8,22%	102,32%
povečanje operativnih stroškov za 1%	2.514.187	99,94%	8,03%	99,95%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%	2.517.161	100,06%	8,04%	100,05%
Povečanje prihodkov za 1%	2.572.846	102,27%	8,22%	102,35%
Zmanjšanje prihodkov za 1%	2.458.503	97,73%	7,85%	97,66%

Obrazložitev:

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

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

11.2 Analiza tveganj

11.2.1 Predstavitev tveganj

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

1. Poslovna tveganja

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

2. Finančna tveganja

Pokritje investicije in zaprta finančna konstrukcija pomeni veliko tveganje za občini, saj brez nepovratne pomoči ne bosta zmogli zapirati finančno konstrukcijo, saj je za tovrstno investicijo zelo



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

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

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

3. Ekološko tveganje

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

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

Za izogib težavam je potrebno zagotoviti:

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

5. Zapleti pri javnem naročanju

Da se izognemo zapletom bo potrebna:

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



12 OPIS MERIL ZA IZBOR OPTIMALNE RAZLIČICE

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

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

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

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



13 PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE RAZLIČICE

13.1 Primerjava različic in izbira optimalne različice

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

Tabela 49: Merila multikriterijske analize

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

Legenda:

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

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

Različica 2 je zato spoznana za optimalno različico.