



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ



Mestna občina Ptuj



Občina Juršinci

INVESTICIJSKI PROGRAM

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



**Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju
odsek 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

 **FIMA Projekti d.o.o.**
Osojnikova c. 3, 2250 Ptuj



KAZALO

1	UVOD IN POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJEV	10
1.1	Uvodno pojasnilo	10
1.2	Predstavitev investitorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in investicijskega programa	11
1.2.1	Opredelitev in podatki investitorjev	11
1.2.2	Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije	13
1.2.3	Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa	13
1.3	Namen in cilj investicijskega projekta	14
1.4	Povzetek DIIP-a s pojasnili poteka aktivnosti	14
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	15
2.1	Cilj investicije s fizičnimi in finančnimi kazalniki	15
2.1.1	Fizični kazalniki	15
2.1.2	Finančni kazalniki	15
2.1.2.1	Finančna analiza	15
2.1.2.2	Ekonomska analiza	16
2.2	Spisek strokovnih podlag	17
2.3	Opis upoštevanih različic ter utemeljitev izbire optimalne različice	17
2.3.1	Utemeljitev izbire optimalne različice	18
2.4	Navedba odgovornih oseb	21
2.4.1	Člani projektne skupine	21
2.4.2	Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta	22
2.4.3	Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije	22
2.4.4	Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije	22
2.5	Spremljanje učinkov investicije	23
2.6	Prikaz ocenjene vrednosti investicije s predvideno finančno konstrukcijo	23
2.7	Zbirni prikaz rezultatov izračuna upravičenosti investicije	25
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJIH	26
3.1	Predstavitev sodelujočih občin	26



3.2	Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj	26
3.3	Podatki o projektnem partnerju – Občina Juršinci	28
3.4	Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	31
3.5	Podatki o upravljavcu	31
4	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA	32
4.1	Ozadje in razlogi za investicijo	32
4.2	Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija	33
4.3	Prikaz obstoječega stanja, namembnosti, ciljev in vrste investicije	35
4.3.1	Obstoječe stanje	35
4.3.2	Potovalne navade	40
4.3.3	Namen, cilji in vrsta investicije	42
4.4	Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti	44
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI Z ANALIZO TISTIH DELOV DEJAVNOSTI, KI SE IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE, IN TISTIH, S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN STORITEV	50
5.1	Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje	51
6	TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL	54
6.1	Namen gradnje	54
6.2	Upravičenost gradnje	54
6.3	Splošni podatki	54
6.4	Trasirni elementi	58
6.4.1	Horizontalni elementi	59
6.4.2	Vertikalni potek	59
6.4.3	Prečni skloni	59
6.4.4	Normalni prečni profili	59
6.5	Dimenzioniranje voziščne konstrukcije	64
6.6	Predvidena nova voziščna konstrukcija	64



6.7	Izvedba in kvaliteta vgrajenih materialov	65
6.8	Konstruktivski elementi	65
6.8.1	Preddela	65
6.8.2	Pogoji izvedbe nasipov	66
6.9	Predvideni objekti na trasi	66
6.10	Avtobusna postajališča	66
6.11	Poplavna varnost in vpliv na vodni režim	66
6.12	Komunalni vodi	67
6.12.1	Plinovod	67
6.12.2	Vodovod	69
6.12.3	Kanalizacija	69
6.12.4	Elektro vodi in javna razsvetljava	69
6.12.5	TK vodi	70
6.12.6	CATV vodi	70
6.13	Odvodnjavanje	70
6.14	Prometna signalizacija in oprema	71
7	ANALIZA ZAPOSLENIH »BREZ« INVESTICIJE IN »Z« INVESTICIJE	73
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH	74
8.1	Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni	74
8.2	Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška	75
8.2.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah	76
8.2.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	77
8.2.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	78
8.2.4	Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah	78
8.3	Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška	79
8.3.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah	79
8.3.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	80
8.3.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	81
8.3.4	Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah	82
9	ANALIZA LOKACIJE	83
9.1	Lokacija projekta	83



9.2	Lokacija objekta z navedbo prostorskih aktov	95
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	96
10.1	Vpliv projekt na okolje	96
10.2	Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov	99
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE	100
11.1	Časovni načrt s popisom aktivnosti	100
11.2	Organizacija vodenja projekta	101
11.3	Analiza izvedljivosti	102
12	NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH	104
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA	107
13.1	Finančna analiza	107
13.1.1	Projekcija stroškov	108
13.1.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza	109
13.1.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	111
13.1.4	Izračun finančne vrzeli	112
13.2	Ekonomska analiza in denarni tok	114
13.2.1	Projekcija prihodkov – javno dobro	114
13.2.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza	118
13.2.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	120
13.3	Denarni tokovi	121
14	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ	123
14.1	Analiza tveganj	123
14.1.1	Predstavitev tveganj	123
14.2	Analiza občutljivosti	124
15	PREDSTAVITEV REZULTATOV	126



Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Člani projektne skupine</i>	<i>21</i>
<i>Tabela 2: Vodja projekta</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 3: Strokovni sodelavci za pripravo projektne dokumentacije</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 4: Strokovnih sodelavci za pripravo investicijske dokumentacije</i>	<i>22</i>
<i>Tabela 5: Fizični kazalniki - mejniki</i>	<i>23</i>
<i>Tabela 6: Finančni kazalniki - mejniki.....</i>	<i>23</i>
<i>Tabela 7: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v tekočih cenah</i>	<i>23</i>
<i>Tabela 8: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR.....</i>	<i>24</i>
<i>Tabela 9: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020</i>	<i>27</i>
<i>Tabela 10: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2018-2019 ...</i>	<i>28</i>
<i>Tabela 11: Statistični podatki Občine Juršinci za leto 2018-2019</i>	<i>29</i>
<i>Tabela 12: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Juršinci za leto 2018-2019</i>	<i>30</i>
<i>Tabela 13: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti</i>	<i>33</i>
<i>Tabela 14: Zagotavljanje skladnosti projekta z investicijskim področjem III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti</i>	<i>46</i>
<i>Tabela 15: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«</i>	<i>48</i>
<i>Tabela 16: Preglednica javnih elementov projekta</i>	<i>51</i>
<i>Tabela 17: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave.....</i>	<i>53</i>
<i>Tabela 18: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov.....</i>	<i>75</i>
<i>Tabela 19: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>76</i>
<i>Tabela 20: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>76</i>
<i>Tabela 21: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci</i>	<i>76</i>
<i>Tabela 22: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>77</i>
<i>Tabela 23: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>77</i>
<i>Tabela 24: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci</i>	<i>77</i>
<i>Tabela 25: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 26: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 27: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Juršinci</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 28: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - skupaj.....</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 29: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 30: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Juršinci</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 31: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 32: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 33: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 34: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 35: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 36: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 37: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 38: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 39: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 40: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj.....</i>	<i>82</i>



Tabela 41: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj	82
Tabela 42: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Juršinci	82
Tabela 43: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja	97
Tabela 44: Časovni načrt s popisom aktivnosti	100
Tabela 45: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja	102
Tabela 46: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - skupaj	104
Tabela 47: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Mestna občina Ptuj.....	105
Tabela 48: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Juršinci	105
Tabela 49: Projekcija operativnih stroškov.....	108
Tabela 50: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza.....	109
Tabela 51: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja	112
Tabela 52: Projekcija prihodkov – javno dobro	114
Tabela 53: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč	116
Tabela 54: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče.....	116
Tabela 55: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza	118
Tabela 56: Denarni tok.....	121
Tabela 57: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk.....	124
Tabela 58: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%.....	125

Kazalo slik

Slika 1: Prikaz Odseka 2: Ptuj – Dornava – Juršinci v DIIP-u.....	10
Slika 2: Ptuj.....	27
Slika 3: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin	27
Slika 4: Puhov muzej.....	29
Slika 5: Občina Juršinci in sosednje občine, karta slovenskih občin.....	29
Slika 6: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju	32
Slika 7: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče).....	36
Slika 8: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče).....	36
Slika 9: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe kolesarske površine skozi naselje Gabrnik	36
Slika 10: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe kolesarske površine skozi naselje Gabrnik	37
Slika 11: Regionalna cesta R3-712/1331 konec obstoječih kolesarskih površin skozi naselje Gabrnik. 37	
Slika 12: Regionalna cesta R3-712/1331 ob vstopu v naselje Pacinje.....	37
Slika 13: Regionalna cesta R3-712/1331 območje avtobusnih postajališča na koncu naselja Pacinje. 38	
Slika 14: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe površine za kolesarje skozi naselje Podvinci.....	38
Slika 15: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe površine za kolesarje skozi naselje Podvinci.....	38
Slika 16: Regionalna cesta R3-712/1331 skozi naselje Ptuj.....	39
Slika 17: Pogled na križišče Regionalne ceste R3-712/1331 z R1-229/1417 in R1-229/1286	39
Slika 18: Pogled na R1-229/1417 na koncu meje obdelava	39
Slika 19: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj.....	40
Slika 20: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj	41
Slika 21: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj	41



<i>Slika 22: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>42</i>
<i>Slika 23: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>42</i>
<i>Slika 24: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 1, 2.1, 2.2 in 3.....</i>	<i>84</i>
<i>Slika 25: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 3 in 4.....</i>	<i>84</i>
<i>Slika 26: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4</i>	<i>84</i>
<i>Slika 27: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4</i>	<i>85</i>
<i>Slika 28: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4</i>	<i>85</i>
<i>Slika 29: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4 in 5.....</i>	<i>85</i>
<i>Slika 30: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 5</i>	<i>86</i>
<i>Slika 31: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 5 in 6.....</i>	<i>86</i>
<i>Slika 32: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 6</i>	<i>86</i>
<i>Slika 33: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 6 in 7.1.....</i>	<i>87</i>
<i>Slika 34: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.1</i>	<i>87</i>
<i>Slika 35: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.1</i>	<i>87</i>
<i>Slika 36: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.1, 7.2 in 7.3.....</i>	<i>88</i>
<i>Slika 37: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.3</i>	<i>88</i>
<i>Slika 38: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.3 in 8.....</i>	<i>88</i>
<i>Slika 39: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 8, 9 in 10.1.....</i>	<i>89</i>
<i>Slika 40: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 10.1 in 10.2</i>	<i>89</i>
<i>Slika 41: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 10.2</i>	<i>89</i>
<i>Slika 42: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 10.2 in 11.....</i>	<i>90</i>
<i>Slika 43: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 11 in 12.....</i>	<i>90</i>
<i>Slika 44: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12</i>	<i>90</i>
<i>Slika 45: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12</i>	<i>91</i>
<i>Slika 46: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12</i>	<i>91</i>
<i>Slika 47: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12 in 13.....</i>	<i>91</i>
<i>Slika 48: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 -potek po obstoječi kolesarski površinah</i>	<i>92</i>
<i>Slika 49: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 -potek po obstoječi kolesarski površinah</i>	<i>92</i>
<i>Slika 50: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 -potek po obstoječi kolesarski površinah</i>	<i>92</i>
<i>Slika 51: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 in 14.....</i>	<i>93</i>
<i>Slika 52: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 14</i>	<i>93</i>
<i>Slika 53: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 14</i>	<i>93</i>
<i>Slika 54: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 14, 15 in 16.1.....</i>	<i>94</i>
<i>Slika 55: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 16.1</i>	<i>94</i>
<i>Slika 56: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 16.1 in 16.2</i>	<i>94</i>
<i>Slika 57: Organizacijska struktura projektne skupine</i>	<i>101</i>



1 UVOD IN POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJEV

1.1 Uvodno pojasnilo

Predmet projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 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 investicijskega programa

1.2.1 Opredelitev in podatki investitorjev

INVESTITOR	
Naziv:	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov:	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba:	NUŠKA GAJŠEK, županja
Telefon:	02 748 29 99
Telefaks:	02 748 29 98
E-pošta:	obcina.ptuj@ptuj.si
ID za DDV:	SI 85675237
Transakcijski račun:	SI56 0129 6010 0016 538, Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0129 6777 7000 058, 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





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





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 občinama.

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 sosednjo Občino Juršinci. Smiselna, varna in udobna kolesarska povezava bo zagotavljala zvezno povezavo središčnega mestnega naselja Ptuj s sosednjo 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 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

2.1 Cilj investicije s fizičnimi in finančnimi kazalniki

2.1.1 Fizični kazalniki

Projekt zajema izgradnjo:

- regionalne kolesarske povezave – odsek 2 Ptuj – Juršinci v skupni dolžini 11.004 m.

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.

2.1.2 Finančni kazalniki

2.1.2.1 Finančna analiza

Apksimativni 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.

2.1.2.2 Ekonomska analiza

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

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

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

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

Ekonomska interna stopnja donosnosti

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

Relativna neto sedanja vrednost

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



Doba vračanja investicije

DVI= **8,96 let**

Obrazložitev:

- Ekonomska doba projekta je bila narejena na 30 let
- Neto sedanja vrednost je ob uporabljeni 5% letni obrestni meri (diskontni stopnji) pozitivna
- Interna stopnja donosa je pri uporabljeni diskontni stopnji pozitivna in znaša 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 vloženega kapitala ustvari 0,0803 enote akumulacije.

2.2 Spisek strokovnih podlag

Strokovne podlage za izdelavo investicijskega dokumenta:

- Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj, 2017
- Projekt za izvedbo (PZI) – Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju – SKLOP 2 Odsek Ptuj – Juršinci, št. projekta: 26, ki ga je izdelalo podjetje PROINFRA inženirski biro d.o.o., Gosposvetska cesta 84, 2000 Maribor, december 2020

2.3 Opis upoštevanih različic ter utemeljitev izbire optimalne različice

Različica »brez« investicije

Različica "brez" investicije je tista različica, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. Različica »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta. Brez realizacije investicijskega projekta Mestna občina Ptuj 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 in Predinvesticijski zasnovi sta bili upoštevani Različica »brez« investicije ter Različica »z« investicijo.

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.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo - Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj - Juršinci.

2.3.1 Utemeljitev izbire optimalne različice

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

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

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

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

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

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



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

Družbeni pomen izgradnje regionalne kolesarske povezave

Družbeni pomen izgradnje regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj - Juršinci izhaja iz gospodarskih, turističnih, kulturnih in oskrbnih ter naravovarstvenih značilnosti območja.

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

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

Iz vseh navedenih razlogov bi z izvedbo predlagane investicije v izgradnjo regionalne kolesarske povezave odsek 2 Ptuj - Juršinci pridobila le-ta še širši regionalni pomen.

Ekonomski pomen izgradnje regionalne kolesarske povezave

Investicija v izgradnjo regionalne kolesarske povezave odsek 2 Ptuj - Juršinci bo vključevala tudi upoštevanje lokalnih značilnosti. Ekonomski pomen investicije v smislu, da bo:

- povezala bo stanovanjsko območje z območjem centralnih dejavnosti.
- območje bo privlačno za turiste in za naključne obiskovalce naselij Mestne občine Ptuj in Občine Juršinci ter ostalih sosednjih naselij. Tako se bo povečal obisk turističnih znamenitosti, ki jih nudijo občine.
- lažje bo vzdrževanje in čiščenje kolesarske steze.
- zaradi urejene prometne infrastrukture bodo naselja ter same občine pridobile na dodani vrednosti lokalnega okolja.



Izgradnja kolesarske povezave glede na podobo območja

Investicija v gradnjo regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 2 Ptuj - Juršinci bo naselja Mestne občine Ptuj in Občine Juršinci naredila prebivalcem in obiskovalcem bolj prijazna. Naseljem bo prinesla:

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

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

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



2.4 Navedba odgovornih oseb

2.4.1 Člani projektne skupine

Tabela 1: Člani projektne skupine

ČLANI PROJEKTNE SKUPINE ZA IZVEDBO PROJEKTA				
Ime in priimek	Izobrazba	Leta del. izkušenj	Strokovno področje, ki ga pokriva	Zadolžitev v okviru predloženega projekta
Nuška GAJŠEK	univ. dipl. politologinja	13	županja	Odgovorna oseba investitorja – vodilni partner
Alen JEVTOLIČ	magister upravnih ved	10	dir. občinske uprave	Nadzor nad izvedbo projekta
Andrej TRUNK	dipl. inž. prom.	17	vodja oddelka za gospodarske dejavnosti	Vodja investicijskega projekta – vodilnega partnerja
Alojz KAUČIČ	/	45	župan	Odgovorna oseba investitorja –partner
Mag. Saša GOLOB HODNIK	mag znanosti, univ. dipl. prav.	14	dir. občinske uprave	Skrbnik investicijskega projekta partnerja
Tina ZAMUDA	univ. dipl. ekonomistka	17	višja svetovalka	Vodenje in koordiniranje projektov
Tadej ZOREC	mag. inž. prom.	3	svetovalec	Vodenje in koordiniranje projektov



2.4.2 Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta

Tabela 2: Vodja projekta

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

2.4.3 Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije

Tabela 3: Strokovni sodelavci za pripravo projektne dokumentacije

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

2.4.4 Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije

Tabela 4: Strokovnih sodelavci za pripravo investicijske dokumentacije

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



2.5 Spremljanje učinkov investicije

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

Fizični kazalniki – mejniki

Tabela 5: Fizični kazalniki - mejniki

ŠT. MEJNIKA	AKTIVNOST
1	Izgradnja regionalne kolesarske povezave – odsek 2 Ptuj – Juršinci v dolžini 11.004 m

Finančni kazalniki – mejniki

Tabela 6: Finančni kazalniki - mejniki

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

2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije s predvideno finančno konstrukcijo

Tabela 7: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v tekočih cenah

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00	3.486,50
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 8: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	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.



2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračuna upravičenosti investicije

Po ekonomski analizi sta izračuna upravičenosti projekta sledeča:

EIRR=	8,03%	ENSV=	2.515.674
RNSV=	0,82	DVI=	8,96

Obrazložitev:

- Ekonomska neto sedanja vrednost ima oznako ENSV,
- V osnovnem izračunu je ENSV pozitivna in znaša 2.515.674 EUR,
- Interna stopnja donosa ima oznako EIRR, je pozitivna in znaša 8,03%, kar pomeni, da je donosnost projekta višja od uporabljene diskontne stopnje in je izvedba projekta s tega izračuna ekonomsko upravičena in nam pove, da vsaka enota vloženega kapitala ustvari 0,0803 enote akumulacije.
- Doba vračanja investicije je 8,96 let, ki je izračunana na podlagi ekonomske analize in visoke dodane vrednosti koristi, ki jih ima regija s tem projektom, prikazane na podlagi JAVNO DOBRO.
- RNSV izračun nam kaže, da bo investicija do konca svoje ekonomske dobe projekta zbrala toliko sredstev iz amortizacije in ustvarjenega dobička, da bo takrat mogoče financirati 82,00% enako velikega projekta.



3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJIH

3.1 Predstavitev sodelujočih občin

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

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

3.2 Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujskega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km², kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 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,
- četrtne skupnosti: Četrtna skupnost Breg-Turnišče, Četrtna skupnost Center, Četrtna skupnost Grajena, Četrtna skupnost Jezero, Četrtna skupnost Ljudski vrt, Četrtna skupnost Panorama, Četrtna skupnost Rogoznica, Četrtna skupnost Spuhlja.

Slika 2: Ptuj



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

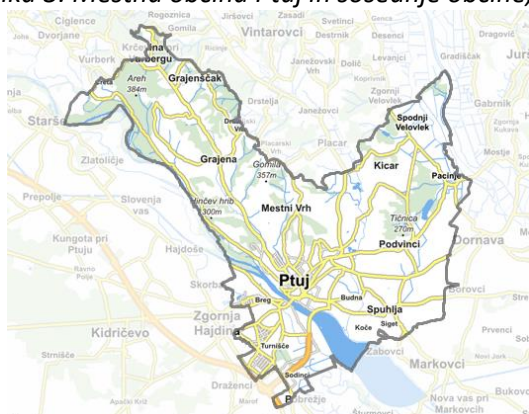


Tabela 9: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
Površina 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 (EUR)	1.457,37	1.681,55
Število podjetij	2.318	200.174
Število stanovanj, stanovanjski sklad	9.866	852.181
Število osebnih avtomobilov	13.092	1.143.150
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	11.078	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 10: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2018-2019

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

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

3.3 Podatki o projektnem partnerju – Občina Juršinci

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 letošnja 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.

Slika 4: Puhov muzej



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



Tabela 11: 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

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



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 12: 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)



3.4 Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

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



3.5 Podatki o upravljavcu

UPRAVLJAVEC		
Naziv:	MESTNA OBČINA PTUJ	OBČINA JURŠINCI
Naslov:	Mestni trg 1, 2250 Ptuj	Juršinci 3B, 2256 Juršinci
Odgovorna oseba:	NUŠKA GAJŠEK, županja	Alojz KAUČIČ, župan
Telefon:	02 748 29 99	02 / 758 21 41
Telefaks:	02 748 29 98	02 / 758 24 61
E-pošta:	obcina.ptuj@ptuj.si	obcina.jursinci@jursinci.si
ID za DDV:	SI 85675237	SI 11578491
Transakcijski račun:	SI56 0129 6010 0016 538, Uprava Republike Slovenije za javna plačila	SI56 0124 2010 0016 953, Uprava Republike Slovenije za javna plačila

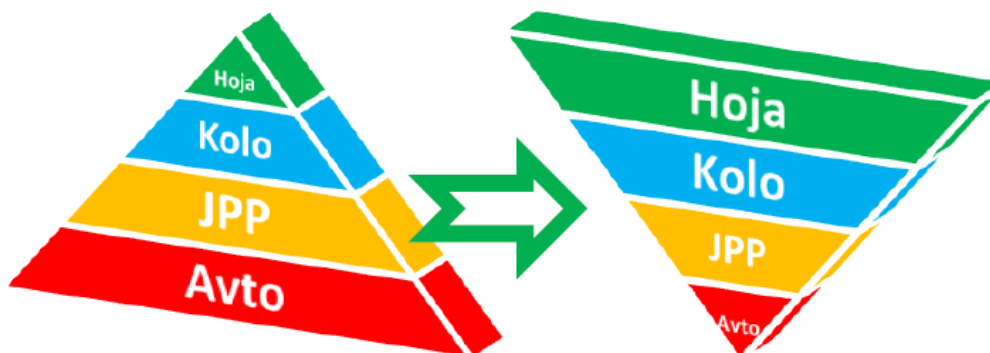
4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA

4.1 Ozadje in razlogi za investicijo

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

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

Slika 6: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju



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

Vizija CPS na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja

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

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



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

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

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

4.2 Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija

Za uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva morajo biti izpolnjeni določeni pogoji, ki zadoščajo potrebam ciljne skupine. V tem pogledu je še posebej pomembna varna in udobna kolesarska infrastruktura ter neposrednost povezave, ki omogoča dnevno mobilnost med zalednimi naselji ter soseskami in upravnim, zdravstvenim, oskrbnim, izobraževalnim središčem Ptuj ter prometnim vozliščem. Zelo pomemben vidik je tudi povezanost in neprekinjenost površin za kolesarje. V Tabeli 13 je prikazana analiza potreb ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti. Upoštevanje potreb različnih ciljnih skupin predstavlja pomemben dejavnik prihodnje uporabe novozgrajene kolesarske infrastrukture.

Tabela 13: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti

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



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

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



4.3 Prikaz obstoječega stanja, namembnosti, ciljev in vrste investicije

4.3.1 Obstoječe stanje

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

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

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

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

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

- Občina Juršinci in
- Mestna občina Ptuj.

Prikaz trenutnega stanja trase od Juršincev do Ptuja



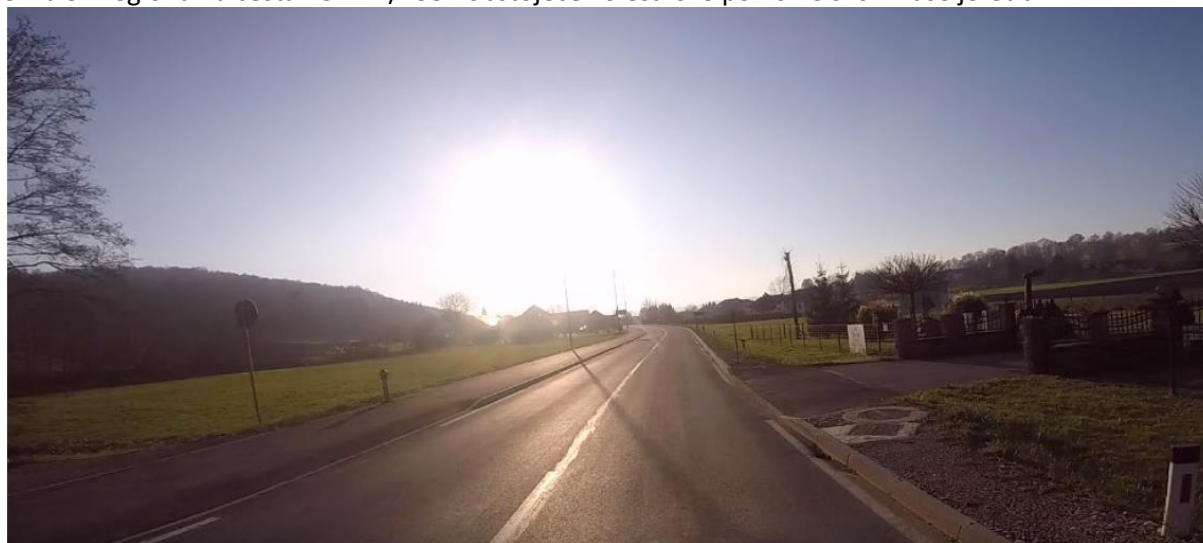
Slika 7: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče)



Slika 8: Regionalna cesta R3-712/1331 v naselju Juršinci (pogled na krožišče)



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





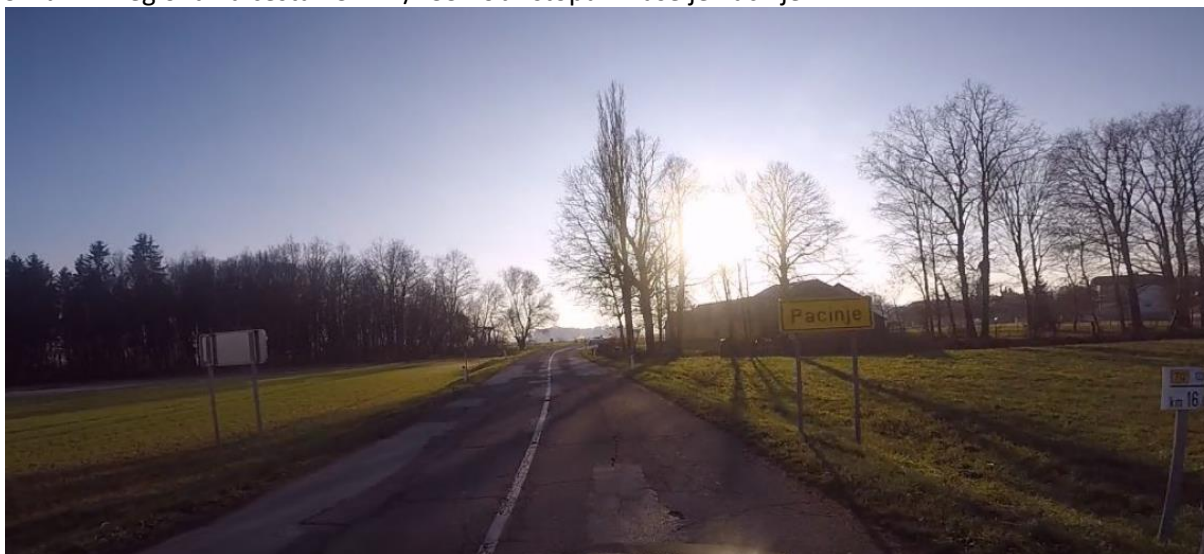
Slika 10: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe kolesarske površine skozi naselje Gabrnik



Slika 11: Regionalna cesta R3-712/1331 konec obstoječih kolesarskih površin skozi naselje Gabrnik



Slika 12: Regionalna cesta R3-712/1331 ob vstopu v naselje Pacinje





Slika 13: Regionalna cesta R3-712/1331 območje avtobusnih postajališča na koncu naselja Pacinje



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



Slika 15: Regionalna cesta R3-712/1331 obstoječe površine za kolesarje skozi naselje Podvinci





Slika 16: Regionalna cesta R3-712/1331 skozi naselje Ptuj



Slika 17: Pogled na križišče Regionalne ceste R3-712/1331 z R1-229/1417 in R1-229/1286



Slika 18: Pogled na R1-229/1417 na koncu meje obdelava





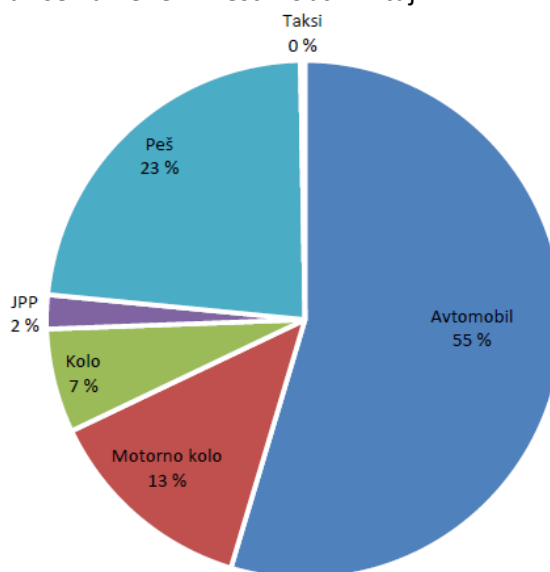
4.3.2 Potovalne navade

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

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

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

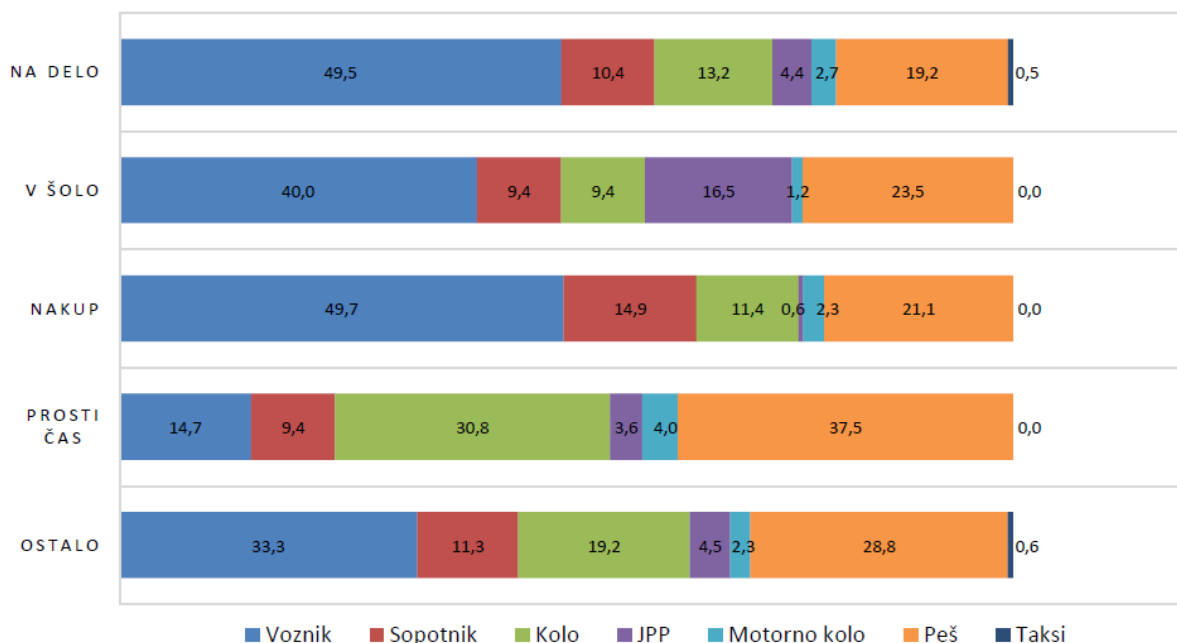
Slika 19: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj



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 19). 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.

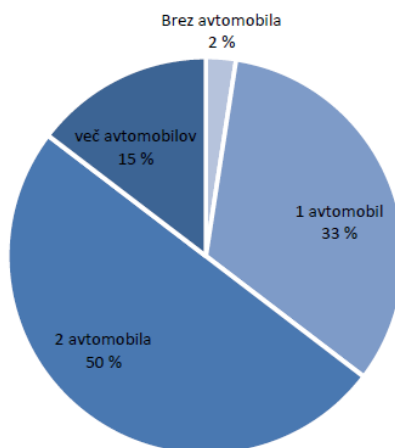


Slika 20: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj



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 21: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj



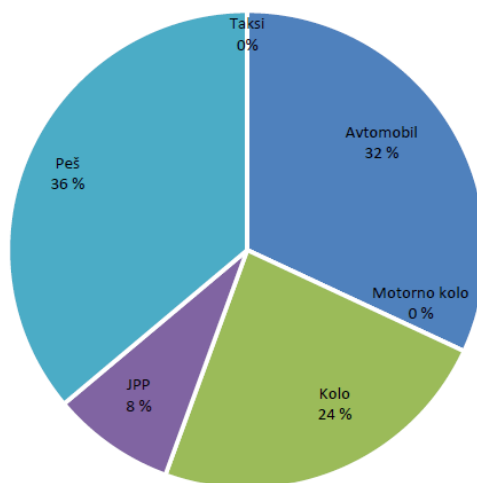
Ta odstotek je v bolj oddaljenih četrtinah skupnosti še izrazitejši in znaša dobri dve tretjini, pri čemer gospodinjstev brez osebnega avtomobila tako rekoč ni, kar kaže na veliko odvisnost okoliških prebivalcev od osebnega avtomobila.

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



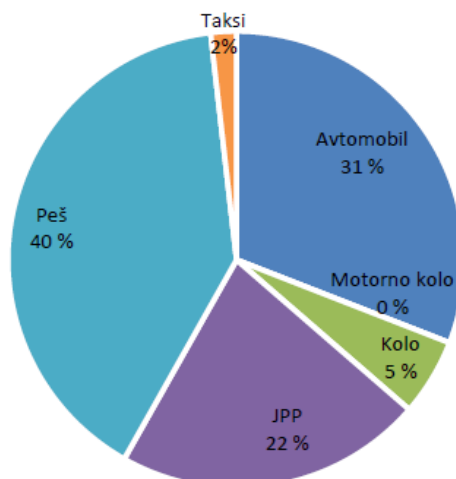
skupaj 60 %. Tudi delež javnega potniškega prometa (JPP) je z 8 % precej nad povprečjem celotne populacije, ki znaša le 2 % (slika 22).

Slika 22: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj



Tudi mobilnostne navade invalidov se razlikujejo od celotne populacije. Največ dnevni potovanj, to je 40 %, invalidi opravijo peš oziroma z invalidskim vozičkom. Z 31 % sledijo potovanja z osebnim avtomobilom, z 22 % potovanja z javnim potniškim prometom in s 5 % potovanja s kolesi (slika 23).

Slika 23: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj



4.3.3 Namen, cilji in vrsta investicije

Namen projekta

Namen projekta je izgradnja regionalne kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj 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« osebnim avtomobilom,
- zagotavljanje čim večje (a še smiselne) gospodarske aktivnosti glede na potencialne in usmeritve mesta.

Vrsta investicije

Vrsta projekta: Investicijski

Tip infrastrukture: Javna infrastruktura. Naložba predstavlja vlaganja v javno infrastrukturo, zato je operacija v javnem interesu in ne predstavlja državne pomoči.

Vrsta objekta glede na zahtevnost: Prometna infrastruktura, vključno s kolesarskimi povezavami: investicijsko-vzdrževalna dela v javno korist: Gre za rekonstrukcijska dela predvidena kot vzdrževalna dela v javno korist v skladu z 6. in 40. odstavkom 3. člena ter 5. členom Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 61/17, 72/17 – popr. in 65/20).

4.4 Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti

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

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

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



Projekt prispeva k specifičnemu cilju prednostne naložbe 'Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih' (str. 95 OP, Poglavlje 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 NIZKOOGLJIČNO GOSPODARSTVO. Investicijsko področje III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti. Investicijsko področje naslavlja cilj: Izboljšati trajnostno prometno dostopnosti regije, z ukrepi: zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč; posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo; izboljšati varnost v prometu.

Tabela 14: 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: Pričakovani 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 človeškega potenciala	<p>Neposreden: Ocenjen je manjši neposreden učinek na krepitev tehničnih in upravljaljskih kadrovskega kompetenc oseb in strokovnjakov, ki bodo neposredno vključeni v zasnovano, organiziranje in izvajanje projekta.</p> <p>Posreden učinek: Pričakovan učinek na razvoj človeškega kapitala je možen zaradi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spodbujanja aktivnega življenjskega sloga zaradi povečanega kolesarjenja, - novih zaposlitvenih priložnosti v sektorju kolesarstva, - možnosti druženja in socializacije občanov – skupnost kolesarjev.
3	Vpliv na okolje	<p>Posreden učinek: Povečan delež kolesarskega prometa bo imel v povezavi z zmanjšanjem avtomobilskega osebnega prometa ugoden vpliv na izboljšanje stanja okolja, v povezavi manjšimi emisijami trdnih delcev in CO₂. Manjše emisije bodo ugodno vplivale na blaženje podnebnih sprememb, posredno pa se (zaradi zgoraj naštetega) izboljšuje tudi kakovost bivanja v stanovanjskih soseskah, ki se nahajajo neposredno ob kolesarski povezavi.</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 Ptuj.</p> <p>Posreden učinek: Ureditve znotraj mesta bodo povečale atraktivnost urbanega območja Ptuj.</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	<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>



	sodelovanja	
8	Učinek na vložena finančna sredstva	Investicijska vrednost je sorazmerna glede na predlagane aktivnosti znotraj projekta.

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

Projekt je skladen s programskim dokumentom Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015-2025 in Trajnostna urbana strategija, in sicer: RAZVOJNA PRIORITETA: OKOLJU PRIJAZNO MESTO. Področje: Trajnostna mobilnost. Področje naslavlja cilje: 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 15: 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,



Cilji	Ciljne vrednosti
<p>Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture</p>	<p>bolnišnico, zdravstveni dom in dom upokojencev</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.)



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

Projekt Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 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 – ZSPDLS-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 16: 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.

5.1 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 (upoštevan uporabnik in ne število njegovih dnevniških voženj po povezavi).

Projekcija števila uporabnikov kolesarskega omrežja na kolesarski povezavi.

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



- Pričakovano izrabo merimo v oceni povprečnega števila kolesarjev na dan, primeren za kolesarjenje na predmetni trasi;
- Ločimo dve ciljni skupini:
 - o Dnevne migrante na delo in v šolo, ki s kolesom dostopajo do avtobusne postaje ali železniške postaje na Ptuju, ter avtobusnih postaj v Občini Juršinci ali povezavo uporabljajo za dostop do delovnega mesta vzdolž oziroma v zaledju kolesarske povezave;
 - o Ostale prebivalce (starejšo populacijo), ki s kolesom dostopa do oskrbnih funkcij v 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 17 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 17: 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 (SURSA 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



6 TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

Strokovna podlaga za pripravo ocene vrednosti investicije je projekti za izvedbo - PZI, ki ga je izdelalo podjetje PROINFRA inženirski biro d.o.o., Gosposvetska cesta 84, 2000 Maribor.

V sklopu gradnje regionalne kolesarske povezave za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, odsek 2 Ptuj – Juršinci, poteka predvidena kolesarska povezava skozi dve občini, in sicer Mestno občino Ptuj ter Občini Juršinci. Povezava poteka med od naselja Juršinci, skozi naselje Gabrnik, Pacinje, Podvinci do mesta Ptuj. Skupna dolžina kolesarske povezave je 11.004 m. 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).

6.1 Namen gradnje

V planu je izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Juršinci, Odsek 2, ki bi generalno povečala delež potovanj s kolesom za vse namene potovanj na 20% do konca leta 2021. Regionalna kolesarska povezava v Spodnjem Podravju bi zagotavljala dnevno mobilnost med Ptujem kot regijskim središčem z izobraževalnimi, upravnimi, storitvenimi dejavnostmi, z zalednimi gravitacijskimi naselji in sosednjo občino.

Predvideva se pet sklopov ukrepov:

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

6.2 Upravičenost gradnje

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

6.3 Splošni podatki

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



OBČINA JURŠINCI

Pododsek 1

Poteka ob reg. cesti R3-712 od od krožišča z LC 155011 ter JP 655081 v kraju Juršinci do uvoza k trgovskemu objektu – uredi se mešana površina za pešce in kolesarje po obstoječih pločnikih minimalne širine 1,60m.

Dolžina pododseka je 113m.

Pododsek 2.1

Poteka ob reg. cesti R3-712 od uvoza k trgovskemu objektu do občinske uprave in Občine Juršinci. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza in pločnik za pešce v širini 2m.

Dolžina pododseka je 59m.

Pododsek 2.2

Poteka ob reg. cesti R3-712 od občinske uprave in Občine Juršinci do poslovalnice Pošte. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza in pločnik za pešce v širini 1,5m. Obstoječi drevored ob regionalni cesti se ohrani.

Dolžina pododseka je 23m.

Pododsek 3

Poteka ob reg. cesti R3-712 od poslovalnice Pošte do konca naselja Juršinci. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza na dvignjenem robniku.

Na pododseku 3 je predvideno podaljšanje obstoječega prepusta.

Dolžina pododseka je 285m.

Pododsek 4

Poteka ob reg. cesti R3-712 od konca naselja Juršincioz. Od križišča z JP 655641 do obstoječih kolesarskih površin v naselju Gabrnik po desni strani regionalne ceste gledano v smeri stacionaže.

Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 3m. Kolesarska povezava poteka ob spodnjem robu brežine regionalne ceste na minimalnem odkliku 1,5m od zunanjega roba bankine regionalne ceste.

Pododsek 4 se s prečkanjem regionalne ceste naveže na obstoječo kolesarsko površino v naselju Gabrnik.

Dolžina pododseka je 1166m.

Pododsek 5



Potek po obstoječih kolesarskih površinah skozi naselje Gabrnik. Prične se z mešano površino za kolesarje in pešce v km 12+501 regionalne ceste R3-712/1331 in poteka do krožišča. Obstoječe ločene površine za pešce in kolesarje se od km 12+971 do km 13+063 se preuredi v mešane površine. Ločene površine se ukinejo.

Dolžina pododseka je 576m.

Pododsek 6

Na koncu obstoječih površin v naselju Gabrnik se izvede prečkanje kolesarske povezave na desno stran regionalne ceste R3-712/1331 (gledano v smeri stacionaže regionalne ceste).

Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 3m. Kolesarska povezava poteka ob spodnjem robu brežine regionalne ceste na minimalnem odmiku 1,5m od zunanega roba bankine regionalne ceste.

Pododsek 6 se zaključi v km 13+647 regionalne ceste R3-712/1331

Dolžina pododseka je 559m.

Pododsek 7.1

V km 13+647 regionalne ceste R3-712-/1331 se kolesarska povezava odmakne od regionalne ceste in poteka ob komasacijski poti na razdalji minimalno 1,50m od roba bankine. Uredi se kolesarska steza širine 2,5m. Kolesarska povezava poteka ob spodnjem robu brežine oz. ob obstoječih jarkih. Po 1113m se naveže na komasacijsko pot.

Dolžina pododseka je 1113m.

Pododsek 7.2

Potek kolesarske povezave po obstoječi makadamski komasacijski poti in čez obstoječi premostitveni objekt v dolžini 45m.

Dolžina pododseka je 45m.

Pododsek 7.3

Kolesarska povezava poteka ob komasacijski poti na razdalji minimalno 1,50m od roba bankine. Uredi se kolesarska steza širine 2,5m. Kolesarska povezava poteka ob spodnjem robu brežine oz. ob obstoječih jarkih. V km 15+000 regionalne ceste R3-712/1331 se pododsek zaključi z navezavo na pododsek 8.

Dolžina pododseka je 618m.

Pododsek 8



Poteka ob reg. cesti R3-712-1331 od km 15+000. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 3m. Kolesarska povezava poteka za obstoječim cestnim jarkom, na oddaljenosti minimalno 1,50m od roba bankine regionalne ceste.. Pododsek se zaključi pred reko Pesnico.

Dolžina pododseka je 258m.

Pododsek 10.1

Poteka ob reg. cesti R3-712/1331. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 3m. Kolesarska povezava poteka za obstoječim cestnim jarkom, na oddaljenosti minimalno 1,50m od roba bankine regionalne ceste. Na pododseku je predvidena nova brv. Pododsek se zaključi na občinski meje med občino Juršinci on MO Ptuj.

Dolžina pododseka je 329m.

MESTNA OBČINA PTUJ

Pododsek 10.2

Poteka ob reg. cesti R3-712/1331 od občinske meje med občino Juršinci in MO Ptuj. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 3m. Kolesarska povezava poteka za obstoječim cestnim jarkom oz. po spodnjem robu brežine regionalne ceste, na oddaljenosti minimalno 1,50m od roba bankine regionalne ceste. Na pododseku je predvidena nova brv.

Pododsek se zaključi v km 16+030 regionalne ceste R3-712/1331 v naselju Pacinje.

Dolžina pododseka je 335m.

Pododsek 11

V km 16+030 regionalne ceste R3-712/1331 je predvideno prečkanje regionalne ceste. V naselju Pacinje se uredi dvostransko enosmerno kolesarsko stezo na robniku (širina 1,5m + 0,50m varnostnega pasu). Obstoječa regionalna cesta se razširi na minimalno širino 5,50m. Uredi se avtobusno postajališče na koncu naselja Pacinje, kjer se pododsek 11 tudi zaključi.

Dolžina pododseka je 494m.

Pododsek 12

Pododsek 12 se prične v km 16+520 regionalne ceste R3-712/1331 na koncu naselja Pacinje. Predvidena je ureditev avtobusnega postajališča. Kolesarska povezava se uredi na levi strani regionalne ceste (gledano v smeri stacionaže). Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,50m. Kolesarska povezava poteka za obstoječim cestnim jarkom regionalne ceste, na oddaljenosti minimalno 1,50m od roba bankine regionalne ceste. Predvideno je čiščenje obstoječega jarka. Pododsek se zaključi z navezavo na obstoječe površine skozi naselje Podvinci.



Dolžina pododseka je 1119m.

Pododsek 13

Kolesarska povezava poteka po obstoječih površinah za kolesarje proti naselju Rogoznica in skozi naselje Podvinci.

Dolžina pododseka je 2244m.

Pododsek 14

V km 19+846 regionalne ceste R3-712/1331 se obstoječe kolesarske povezave zaključijo. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska pot širine 3,50m na levi strani regionalne ceste (gledano v smeri stacionaže). Kolesarska povezava poteka za obstoječim cestnim jarkom regionalne ceste, na oddaljenosti minimalno 1,50m od roba bankine regionalne ceste. Predvideno je čiščenje obstoječega jarka. Na pododseku je predvidena izgradnja nove brvi čez Rogoznico. Pododsek se zaključi v km 20+565 regionalne ceste R3-712/1331.

Dolžina pododseka je 753m.

Pododsek 15

Pododsek se priče v km 20+570 regionalne ceste R3-712/1331. Uredi se enostranska dvosmerna kolesarska steza na robniku, na levi strani regionalne ceste (gledano v smeri stacionaže).

Dolžina pododseka je 162m.

Pododsek 16.1

Pododsek se priče v km 20+732 regionalne ceste R3-712/1331. Uredi se dvostranska enosmerna kolesarska steza.. Na desni strani regionalne ceste gledano v smeri stacionaže se uredi tudi pločnik v širini 1,5m. Na pododseku se uredita dve avtobusni postaji. Pododsek 16.1 se zaključi v križišču regionalnih cest R3-712/1331 z R1-229/1286 in R1-229/1417.

Dolžina pododseka je 442m.

Pododsek 16.2

Pododsek se priče v križišču regionalnih cest R3-712/1331 z R1-229/1286 in R1-229/1417. Uredi se dvostransko enosmerno kolesarsko stezo. Na levi strani regionalne ceste R1-229/1286 in R1-229/1417 (gledano s smeri stacionaže) se uredi tudi površino za pešce v širini 1,50m. Pododsek se zaključi pred križiščem z Dornavsko cesto.

Dolžina pododseka je 244m.

6.4 Trasirni elementi



6.4.1 Horizontalni elementi

Pri odsekih, ki potekajo ob obstoječih cestah se horizontalni elementi prilagodijo obstoječemu horizontalnemu poteku in se upošteva Pravilnik o kolesarskih površinah (Ur. list RS, št. 36/18).

6.4.2 Vertikalni potek

Pri odsekih, ki potekajo ob obstoječih cestah se vertikalni elementi prilagodijo obstoječemu vertikalnemu poteku in se upošteva Pravilnik o kolesarskih površinah (Ur. list RS št. 36/18). Uporabljeni vzdolžni skloni so spremenljivi za povprečnega kolesarja.

6.4.3 Prečni skloni

Minimalni prečni sklon na vseh voziščih je 2,5%, razen na mestih kjer je kolesarska površina v isti ravni kot površina za pešce in kjer znaša 2,0%. Prečni sklon bankin znaša minimalno 4%.

6.4.4 Normalni prečni profili

KPP Pododsek 1

Dvostranska mešana površina za pešce in kolesarje min 1,60m

KPP PODOSEK 2.1

Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m
Varnostna širina	1 x 0,45m = 0,45m
Hodnik za pešce	1 x 1,55m = 1,55m
Skupaj	4,50m

KPP PODOSEK 2.2

obstoječa Zelenica	
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,50m = 2,50m
Varnostna širina	1 x 0,45m = 0,45m
Hodnik za pešce	1 x 1,05m = 1,05m
Skupaj	3,50m

KPP PODOSEK 3

Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m



Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	3,00m

KPP PODODSEK 4

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska steza	1 x 3,00m = 3,00m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	4,00m

KPP PODODSEK 6

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska steza	1 x 3,00m = 3,00m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	4,00m

KPP PODODSEK 7.1 in PODODSEK 7.3

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska steza	1 x 3,00m = 3,00m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	4,00m

KPP PODODSEK 8

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska steza	1 x 3,00m = 3,00m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	4,00m

KPP PODODSEK 10.1 in PODODSEK 10.2

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska steza	1 x 3,00m = 3,00m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	4,00m

KPP PODODSEK 11

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Varnostna širina	2 x 0,50m = 1,00m
Kolesarska steza	2 x 1,50m = 3,00m



Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	10,50m

KPP PODODSEK 11 – območje enostarnskega parapetnega zidu

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Varnostna širina	2 x 0,50m = 1,00m
Kolesarska steza	2 x 1,50m = 3,00m
Asfaltna berma	1 x 0,25m = 0,25m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	10,25m

KPP PODODSEK 11 – območje dvostranskega parapetnega zidu

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Varnostna širina	2 x 0,50m = 1,00m
Kolesarska steza	2 x 1,50m = 3,00m
Asfaltna berma	2 x 0,25m = 0,50m
Skupaj	10,00m

KPP PODODSEK 11 – območje avtobusnega postajališča

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Avtobusno postajališče	1 x 3,60m = 3,60m
Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Avtobusno čakališče	1 x 2,75m = 2,75m
varnostna širina	1 x 0,25m = 0,25m
Kolesarska steza	1 x 1,50m = 1,50m
Kolesarska steza	1 x 1,00m = 1,00m
Varnostna širina	1 x 0,45m = 0,45m
Hodnik za pešce	1 x 1,05m = 1,05m
Zelenica	1 x 1,00m = 1,00m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	18,10m

KPP PODODSEK 12 – območje avtobusnega postajališča

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,50m = 2,50m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	3,50m

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Avtobusno postajališče	1 x 3,60m = 3,60m



Avtobusno čakališče	1 x 3,00m = 3,00m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	12,60m

KPP PODODSEK 12

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,50m = 2,50m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	3,50m

KPP PODODSEK 14

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Dvosmerna kolesarska pot	1 x 3,50m = 3,50m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	4,50m

KPP PODODSEK 15

(odmik minimalno 1,50m od bankine ceste)

Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m
Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	3,50m

KPP PODODSEK 16.1

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Varnostna širina	2 x 0,50m = 1,00m
Kolesarska steza	2 x 1,00m = 2,00m
varnostna širina	1 x 0,45m = 0,45m
Hodnik za pešce	1 x 1,05m = 1,05m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	11,00m

KPP PODODSEK 16.1 (območje parapetnega zidu)

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Varnostna širina	2 x 0,50m = 1,00m
Kolesarska steza	2 x 1,00m = 2,00m



varnostna širina	1 x 0,45m = 0,45m
Hodnik za pešce	1 x 1,05m = 1,05m
asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	10,80m

KPP PODODSEK 16.1 (območje avtobusnega postajališča da desni strani gledano v smeri stacionaže)

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Avtobusno postajališče	1 x 3,10m = 3,10m
Mešana površina za pešce in kolesarje (čakališče)	1 x 3,00m = 3,00m
varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Kolesarska steza	1 x 1,00m = 1,00m
asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
berma	1 x 0,20m = 0,20m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	14,10m

KPP PODODSEK 16.1 (območje avtobusnega postajališča da levi strani gledano v smeri stacionaže)

Vozni pas	2 x 2,75m = 5,50m
Avtobusno postajališče	1 x 3,10m = 3,10m
Hodnik za pešce	1 x 1,50m = 1,50m
varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Kolesarska steza	1 x 1,00m = 1,00m
varnostna širina	1 x 0,45m = 0,45m
Hodnik za pešce	1 x 1,05m = 1,05m
Berma	2 x 0,50m = 1,00m
Skupaj	14,10m

(kolesarska steza poteka preko avtobusnega postajališča)
Na območju postajališča je pločnik razširjen na širino 2,25m.

KPP PODODSEK 16.2

Obstoječe vozišče

Varnostna širina	2 x 0,50m = 1,00m
Kolesarska steza	2 x 1,00m = 2,00m
varnostna širina	1 x 0,45m = 0,45m
Hodnik za pešce	1 x 1,05m = 1,05m
Berma	1 x 0,25m = 0,25m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m



Skupaj

5,25m

6.5 Dimenzioniranje voziščne konstrukcije

Kolesarska steza:

Obremenitve in dimenzioniranje smo predpostavili glede na praktične vidike in izkušnje. V tem primeru je merodajna zmrzljinska odpornost, saj je prometna obremenitev zanemarljiva.

Mešani promet:

Za območje mešanega prometa ni podatkov o številu vozil, zato smo obremenitve in dimenzioniranje predpostavili glede na praktične vidike in izkušnje. Na teh delih trase bodo poleg kolesarjev prevladovali dovozi do kmetijskih površin. Predpostavili smo zelo lahko / lahko obremenitev do največ $T_n \approx 2 - 3 \cdot 10^5$ prehodov NOO 100 kN.

Tipi voziščne konstrukcije:

Voziščno konstrukcijo smo dimenzionirali za naslednje tipe:

1. Kolesarska steza
2. Mešani promet

Dimenzioniranje je izvedeno na podlagi geološko-geotehničnih pogojev in izračunane/določene prometne obremenitve. Dimenzioniranje voziščne konstrukcije je izvedeno skladno s Tehničnimi specifikacijami za javne ceste Republike Slovenije – TSC.

Za dimenzioniranje voziščnih konstrukcij kolesarskih stez/pločnikov v republiki Sloveniji ni uradne regulative.

6.6 Predvidena nova voziščna konstrukcija

Zaradi zagotovitve boljše zmrzljinske odpornosti voziščne konstrukcije in izboljšave nosilnosti temeljnih tal predvidevamo vgradnjo najmanj 45 cm debele plasti zmrzljinsko odpornega kamnitega materiala (posteljice) na območju raščenega terena.

Kolesarska steza:

- Vgradnja ločilnega geotekstila
- Zmrzljinsko odporna posteljica kamnitega drobljenca D125 45 cm
- Nevezana nosilna plast kamnitega drobljenca D32 20 cm
- Obrabna plast bituminizirane zmesi AC 11 surf B 70/100, A5 5 cm

Mešani promet:

- Vgradnja ločilnega geotekstila
- Zmrzljinsko odporna posteljica kamnitega drobljenca D125 50 cm



- Nevezana nosilna plast kamnitega drobljenca D32 20 cm
- Nosilna plast bituminizirane zmesi AC 22 base B 50/70, A4 6 cm
- Obrabna plast bituminizirane zmesi AC 11 surf B 50/70, A4 4 cm

Kolesarska steza – premostitveni objekti:

- Premaz z epoksidno smolo in kremenčevim peskom 0.5/1.2 mm
- Premaz z epoksidno smolo
- Tesnilna plast oziroma hidroizolacija z bitumenskimi trakovi
- Zaščitna plast bituminizirane zmesi AC 8 surf B 50/70, A4 3 cm (min. 2.5 cm do maks. 5 cm)
- Obrabna plast bituminizirane zmesi AC 11 surf B 70/100, A5 4 cm

6.7 Izvedba in kvaliteta vgrajenih materialov

Kamnita posteljica

Za kamnito posteljico se vgradi zmrzlinško odporni kamniti material D125. V primeru, da se namesto drobljenca v kamnito posteljico vgradi prod se debelina kamnite posteljice v voziščni konstrukciji poveča za faktor 1.27 oziroma razmerje 0.14/0.11. Zgoščenost v kamnito posteljico vgrajene zmesi zrn mora znašati v povprečju najmanj 98% glede na največjo gostoto zmesi zrn po modificiranem postopku po Proctorju. Spodnja mejna vrednost zgoščenosti lahko od povprečja odstopa največ 3%.

Na planumu kamnite posteljice mora biti zagotovljena nosilnost:

- Kolesarska steza Evd > 30 MPa, Ev2 > 60 MPa
- Mešani promet Evd > 40 MPa, Ev2 > 80 MPa

Nevezana nosilna plast

Za nevezano nosilno plast se vgradi kamniti drobljenec D32. Zgoščenost v nevezano nosilno plast vgrajene zmesi zrn mora znašati v povprečju najmanj 98% glede na največjo gostoto zmesi zrn po modificiranem postopku po Proctorju. Spodnja mejna vrednost zgoščenosti lahko od povprečja odstopa največ 3%.

Na planumu nevezane nosilne plasti mora biti zagotovljena nosilnost:

- Kolesarska steza Evd > 40 MPa, Ev2 > 80 MPa
- Mešani promet Evd > 45 MPa, Ev2 > 100 MPa

Vezane nosilne plasti

Kvaliteta vgrajenih asfaltnih slojev naj ustreza standardu TSC 06.300 / 06.410 : 2009.

6.8 Konstrukcijski elementi

6.8.1 Preddela

V sklopu preddel se izvede čiščenje terena, rušitev ograj in zaščite komunalnih vodov, itd...



Zakoličbo osi je potrebno izvesti na osnovi količbenih podatkov.

Viški gradbenega materiala ter zemljine, ki se ne bodo uporabili pri gradnji in sanaciji površin, se trajno odpeljejo na deponije tovrstnih odpadkov. Z viški se ne bo zasipavalo gozdnega roba.

6.8.2 Pogoji izvedbe nasipov

Za gradnjo nasipov se predvidi kvaliteten kamniti material, ki bo pridobljen v bližnjih kamnolomih. Predvidi se nasipno brežino 1:1,5. Vse nove površine se takoj humusira in zatravi.

6.9 *Predvideni objekti na trasi*

Na trasi so mestoma v naselju predvideni AB parapetni zidovi z ograjo. Prav tako so predvidene 3 nove brvi.

Brv čez melioracijski jarek

Brv čez melioracijski jarek predvidena v km 5+190. Širina brvi je 4,50m

Brv čez melioracijski jarek

Brv čez melioracijski jarek predvidena v km 5+485. Širina brvi je 4,50m

Brv čez potok Rogoznica

Brv čez potok Rogoznica je predviden v km 10+146. Svetla odprtina mostu je na minimalni n.v. 225,90m. Širina brvi je 4,50m

6.10 *Avtobusna postajališča*

Kjer kolesarska steza poteka v neposredni bližini oz. čez avtobusna postajališča se le ta na novo uredijo na podlagi Pravilnika o avtobusnih postajališčih, tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča. Usklajena so tudi s Pravilnikom o kolesarskih površinah.

6.11 *Poplavna varnost in vpliv na vodni režim*

Del predvidene trase kolesarske povezave na podlagi razpoložljivih podatkov poteka na poplavnem območju.



Vsi posegi v prostor so v skladu s 5. členom ZV-1 načrtovani tako, da ne prihaja do poslabšanja stanja voda. Kolesarska povezava v teh delih poteka po obstoječem terenu, s čimer se obstoječe stanje ne poslabšuje.

Ker gre za gradnjo objektov javne gospodarske infrastrukture, je gradnja kolesarske poti na vodnem (priobalnem) zemljišču vodotokov po 37. čl. ZV-1 dovoljena.

Vzdrževanje vodotoka:

Prav tako tako je omogočeno vzdolž celotne trase (v vplivnem območju) urejanje in vzdrževanje brežine in struge vodotokov.

Na območjih, kjer kolesarska povezava poteka čez poplavno območje, je predvidena postavitve tabel z obvestilom, da je kolesarska povezava v času trajanja poplav neprevozna.

6.12 Komunalni vodi

Potek obstoječih komunalnih vodov je vrisan v zbirni karti komunalnih vodov. Na obravnavanem območju se ob gradbenih posegih ustrezno uredijo tangirani komunalni vodi (zaščita, prestavitev...). Ukrepi so razvidni iz zbirne karte komunalnih vodov.

Vse preureditve komunalnih vodov so vrisane v zbirni karti komunalnih vodov, ki je priložena v grafičnem delu. V njej so vrisani obstoječi komunalni vodi.

6.12.1 Plinovod

Na obravnavanem območju potekajo obstoječi plinovod. Podatke o poteku obstoječega plinovoda smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Na območju, kjer z gradnjo kolesarskih poti in drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječi plinovod, je potrebna izvesti zaščito oz. prestavitev obstoječega plinovoda ali pripadajoče infrastrukture. Investitor je dolžan o predvideni gradnji kolesarskih poti in drugih objektov naprav in napeljav obvestiti operaterja, ki upravlja z omrežjem, ki jo je potrebno zaščititi oz. prestaviti. Njegovi pooblaščenim osebam je potrebno omogočiti prisotnost ter strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.

Pri izvedbi se morajo v celoti upoštevati zahteve in pogoji pravilnika o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z največjim delovnim tlakom do vključno 16 barov in standarda SIST EN 12007.



Pri križanjih in vzporednem vodenju komunalnih vodov s plinovodi je treba upoštevati osnovne zahteve glede kota križanja in varnostnih odmikov med komunalnimi vodi za zagotovitev obratovalne varnosti po 17. Členu pravilnika:

Pri plinovodih z največjim delovnim tlakom do vključno 5 barov mora biti:

- kot križanja: od 30 do 90,
- višinski odmik pri križanju: najmanj 0,2 m,
- vzdolžni odmik: najmanj 0,4 m.

Globina polaganja plinovodov mora biti tolikšna, da bo kritje nad temenom glavnih plinovodov najmanj 0,6 m, v primeru priključnih plinovodov je kritje nad temenom plinovoda najmanj 0,5 m.

Globina polaganja plinovodov v cestiščih mora biti določena glede na material plinovoda, debelino stene cevi ter zaščito plinovoda in ne sme biti manjša od 1 m.

Pri plinovodih z največjim delovnim tlakom nad 5 barov do vključno 16 barov mora biti:

- kot križanja: od 45 do 90,
- višinski odmik pri križanju: najmanj 0,5 m,
- vzdolžni odmik: najmanj 1,0 m.

Globina polaganja plinovodov mora biti tolikšna, da bo kritje nad temenom glavnih in priključnih plinovodov najmanj 0,8 m.

Globina polaganja plinovodov v cestiščih mora upoštevati vse predvidene obremenitve in biti določena glede na material plinovoda, debelino stene cevi ter zaščito plinovoda in ne sme biti manjša od 1,2 m.

Pri določanju globine polaganja plinovoda se mora upoštevati vse predvidene obremenitve.

V izjemnih primerih se s posebnimi varnostnimi ukrepi varnostni odmiki in globina polaganja plinovodov lahko zmanjšajo.

Tretje osebe morajo vsak predvideni poseg, ki bi lahko vplival na plinovodno omrežje, vnaprej javiti upravljavcu omrežja. Pred posegom mora tretja oseba pridobiti od upravljavca omrežja soglasje za vsak poseg v varnostni pas plinovodov, kot to narekuje 80. Člen:

Varnostni pas plinovodov je določen na podlagi največjega delovnega tlaka zemeljskega plina v plinovodu in znaša:



- za največji delovni tlak do vključno 5 barov: 2 m na vsako stran plinovoda in
- za največji delovni tlak nad 5 barov do 16 barov: 5 m na vsako stran plinovoda.

Upravljalavec omrežja mora nadzirati vsa dela v varnostnem pasu, s čimer se zagotovi varnost obratovanja plinovodnega omrežja.

6.12.2 Vodovod

Na obravnavanem območju poteka obstoječ vodovod. Ukrepi so razvidni iz zbirne karte komunalnih vodov. Podatke o poteku obstoječega vodovoda smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Na območju, kjer z gradnjo kolesarskih poti in drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječ vodovod, je potrebno izvesti zaščito obstoječega vodovodnega omrežja ali pripadajoče infrastrukture. Investitor je dolžan o predvideni gradnji kolesarskih poti in drugih objektov naprav in napeljav obvestiti operaterja, ki upravlja z omrežjem, ki jo je potrebno prestaviti in zaščititi. Njegovi pooblaščenim osebam je potrebno omogočiti prisotnost ter strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.

6.12.3 Kanalizacija

Na obravnavanem območju poteka obstoječa kanalizacija. Ukrepi so razvidni iz zbirne karte komunalnih vodov. Podatke o poteku obstoječe kanalizacije smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Obstoječi jaški in pokrovi jaškov se prilagodijo novi niveleti kolesarke, kjer je to potrebno. Na območju, kjer z gradnjo kolesarskih poti in drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječo kanalizacijo, je potrebno izvesti zaščito obstoječega kanalizacijskega omrežja ali pripadajoče infrastrukture. Investitor je dolžan o predvideni gradnji kolesarskih poti in drugih objektov naprav in napeljav obvestiti operaterja, ki upravlja z omrežjem, ki jo je potrebno prestaviti in zaščititi. Njegovi pooblaščenim osebam je potrebno omogočiti prisotnost ter strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.

6.12.4 Elektro vodi in javna razsvetljava

Na obravnavanem območju potekajo obstoječi elektro vodi in javna razsvetljava. Ukrepi so razvidni iz zbirne karte komunalnih vodov. Podatke o poteku obstoječega elektro voda smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Na območju, kjer z gradnjo kolesarskih poti in drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječ elektro vod, je potrebna izvesti zaščito oz. prestavitev obstoječega električnega voda ali pripadajoče infrastrukture. Investitor je dolžan o predvideni gradnji kolesarskih poti in drugih objektov naprav in napeljav obvestiti operaterja, ki upravlja z omrežjem, ki jo je potrebno prestaviti in zaščititi. Njegovi pooblaščenim osebam je potrebno omogočiti prisotnost ter



strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.

6.12.5 TK vodi

Na obravnavanem območju potekajo obstoječi TK vodi. Ukrepi so razvidni iz zbirne karte komunalnih vodov. Podatke o poteku obstoječih TK vodov smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Na območju, kjer z gradnjo kolesarskih poti in drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječ TK vod, je potrebna izvesti zaščito oz. prestavitev obstoječega TK voda ali pripadajoče infrastrukture. Investitor je dolžan o predvideni gradnji kolesarskih poti in drugih objektov naprav in napeljav obvestiti operaterja, ki upravlja z omrežjem, ki jo je potrebno prestaviti in zaščititi. Njegovi pooblaščenici osebno je potrebno omogočiti prisotnost ter strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.

6.12.6 CATV vodi

Na obravnavanem območju potekajo obstoječi CTV vodi. Podatke o poteku obstoječih CTV vodov smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Na območju, kjer z gradnjo kolesarskih poti in drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječ CTV vod, je potrebna izvesti zaščito oz. prestavitev obstoječega CTV voda ali pripadajoče infrastrukture. Investitor je dolžan o predvideni gradnji kolesarskih poti in drugih objektov naprav in napeljav obvestiti operaterja, ki upravlja z omrežjem, ki jo je potrebno zaščititi oz. prestaviti. Njegovi pooblaščenici osebno je potrebno omogočiti prisotnost ter strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.

6.13 Odvodnjavanje

Odvodnjavanje meteorne in zaledne vode je predvideno disperzno. S prečnimi in vzdolžnimi nakloni cestišča padavinsko vodo, ki se zbira na utrjenih površinah, vodimo do roba vozišča, kjer se preko bankine steka po brežini, kjer lokalno ponika oz se jo odvaja v obstoječe zemeljske jarke.

Kjer disperzna odvodnja ne bo mogoča, se bo odvodnjavanje izvajalo z muldami, kanaletami ali z požiralniki pod robnikom od koder se bo voda vodila do sistema meteorne kanalizacije oz. do prepustov, preko njih pa na drugo stran utrjene površine, kjer se bo izlila na brežino.

Priključki na kanal

Požiralniki se priključujejo na obstoječ kanal:

- direktno na kanal s kronsko navrtavo, labirintnim tesnilom ali spojko in prehodnim kosom (90°, 45° in 30° kolenom odvisno od globine kanalizacije) direktno na teme oz. zgornjo tretjino cevi.



Vse zvezne cevi so iz PVC cevi gladke enoslojne debelostenske, nazivne obodne togosti SN 8. Na območju, kjer kanal poteka pod voznimi površinami se kanal polno obbetonira s kvaliteto betona C16/20 debeline 10cm. Nazivna velikost zveznih cevi DN 200 in DN 250 predstavlja notranji premer cevi izražen v milimetrih. Cevne zveze se izvedejo z drsnimi spojkami. Cevovodi se spajajo vodotesno!

Požiralniki

Uporabljeni so požiralniki pod robnikom in požiralniki z duktil rešetko. Za požiralnike, ki se navezujejo direktno na jašek je potrebno pripraviti priključke na telesu jaška. Na vrhu požiralnika se izdelata armiranobetonski okvir v katerem je nameščen pokrov premera 500mm (požiralniki ob robniku) oz. rešetka 400 x 400mm iz duktila. Rešetke imajo nosilnost 400kN, pokrovi požiralnikov pod robnikom pa lahko imajo nosilnost 125kN.

Vsi požiralniki se vgradijo na podložni beton C12/15, v debelini 10 cm ali na dobro utrjeno peščeno posteljico.

Vsi požiralniki so tipski iz polietilena PE DN 500mm, izdelani v skladu z standardom SIST EN 13598-2:2009. Vsi požiralniki imajo peskolov globine min. 50 cm. Vsi požiralniki morajo biti izvedeni v vodotesni izvedbi.

6.14 Prometna signalizacija in oprema

Horizontalna signalizacija:

Horizontalna signalizacija posreduje udeležencem v cestnem prometu kompletne informacije in zahteve za pravilno vožnjo in ukrepanje. Tvorijo jo vse barvane označbe na vozišču.

Vertikalna signalizacija:

Na obravnavanem območju, je potrebno obstoječe znake in table v skladu s predloženim projektom odstraniti oziroma ohraniti, kot je prikazano v situacijah. Ta signalizacija voznika opozarja, usmerja ter mu posreduje informacije in zahteve za pravilno vožnjo ter pravočasno ukrepanje. Skladno s pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Ur. l. RS št.99/2015) so vsi znaki razdeljeni v štiri velikostne razrede. Velikost znakov je odvisna od najvišje dovoljene hitrosti na cesti/odseku km/h.

Jeklena varnostna ograja:

Na območju, kjer kolesarska povezava poteka ob regionalni cesti na zunanji strani krivine, kjer je radij manjši od 175m, se predvidi postavitve jeklene varnostne ograje.

Smerniki:

Postavitve smernikov je potrebna na območjih brez hodnikov za pešce in kolesarje, kjer ni predvidena jeklena varnostna ograja

Ukrepi za odpravo arhitektonskih ovir:



Elementi za odpravo arhitektonskih ovir so predvideni, saj je na vseh prehodih za pešce predviden pogreznjen robnik ter klančina za invalida.

Taktilne oznake za slepe in slabovidne:

Skladno s pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Ur.l. RS št. 99/2015), morajo biti prehodi za pešce opremljeni s talnimi taktilnimi oznakami skladno s predpisi o univerzalni gradnji ter dostopnosti in uporabnosti grajenega okolja.

Sistem vodenja kolesarjev:

Za označevanje poteka kolesarske povezave je predvidena postavitvev kaŹipotov za kolesarje 3405. Na kaŹipotih je naveden naslednji največji kraj oz. naselje in puščica, ki kaŹe smer v kateri je ta kraj oz. naselje.

Postavitvev omenjenih kaŹipotov je predvidena na območju kriŹiŹč in na območju prečkanja kolesarske povezave z drugo cesto, z namenom, da je uporabniku jasen potek kolesarske povezave.

Na povezavi kolesarske steze se uredi vertikalna in horizontalna prometna signalizacija. Postavijo se novi prometni znaki za kolesarsko stezo z dopolnilnimi tablamami z opredelitvijo smeri prometa (enosmerna, dvosmerna steza) in oznake na tleh (kolesar in puščice za smer kolesarskega prometa).



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

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

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



8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

8.1 Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni

Predmet projekta je izgradnja in vzpostavitev kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj in 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 nizkoogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Upravičeni nameni in stroški

V skladu s Povabilom razvojnim svetom regij za dopolnitev Dogovora za razvoj regije – drugo povabilo, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (13.11.2107, spremembe 5.12.2017, 29.6.2018, 19.4.2019 in 23.7.2019) so upravičeni nameni znotraj Prednostne naložbe 4.4. Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti naslednji:

- Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti; Za regionalne kolesarske povezave, ki potekajo znotraj mestnih naselij, se smiselno uporabljajo smernice Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, avgust 2017;
- Gradnja infrastrukture za pešce, v kolikor se gradi v povezavi s kolesarsko infrastrukturo, vendar samo znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij;
- Prestavitev komunalnih vodov in višinska nivelacija obstoječih komunalnih jaškov (znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij), v kolikor so le ti nujni za izgradnjo ločenih kolesarskih povezav. Gradnja javne razsvetljave in komunalne infrastrukture ob novogradnji kolesarskih povezav v mestnih naseljih. Vse do 50 % investicij v gradnjo kolesarske povezave;
- Ukrepe za zagotavljanje e-mobilnosti (infrastruktura v podporo javnemu mestnemu ali javnemu medkrajevnemu linijskemu prometu - pr. infrastruktura za avtobuse na električni



pogon, polnilnice za e-kolesa, indukcijska infrastruktura; demo projekti mehkih ukrepov za spodbujanje JPP z vozili na električni pogon).

Tabela 18: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov

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

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

8.2 Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška

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

- Gradbena dela in razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov je povzeta po izdelani projektantski oceni stroškov, 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.

8.2.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 19: 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 20: 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 21: 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

8.2.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 22: 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 23: 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 24: 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

8.2.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 25: 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 26: 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 27: 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

8.2.4 Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah

Tabela 28: 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 29: 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 30: 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

8.3 Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška

Skladno z metodologijo so tekoče cene izračunane tako, da so stalne cene povečane za odstotek dejanske oz. predvidene inflacije. 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).

8.3.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 31: 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 32: 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 33: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Juršinci

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

8.3.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 34: 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 35: 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 36: 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

8.3.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 37: 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 38: 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 39: 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

8.3.4 Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah

Tabela 40: 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 41: 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 42: 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



9 ANALIZA LOKACIJE

9.1 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.

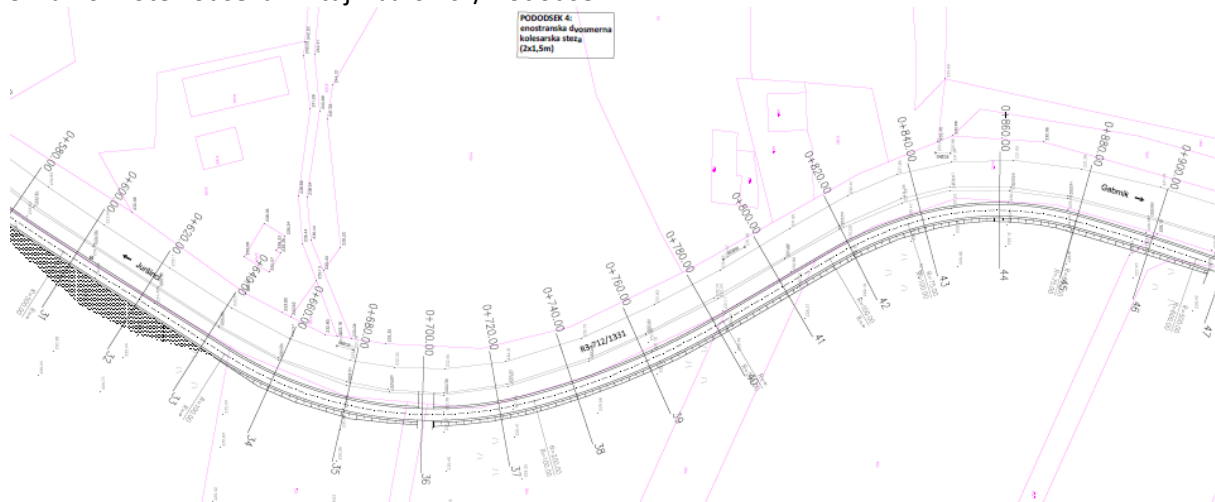
Slika 24: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 1, 2.1, 2.2 in 3



Slika 25: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 3 in 4

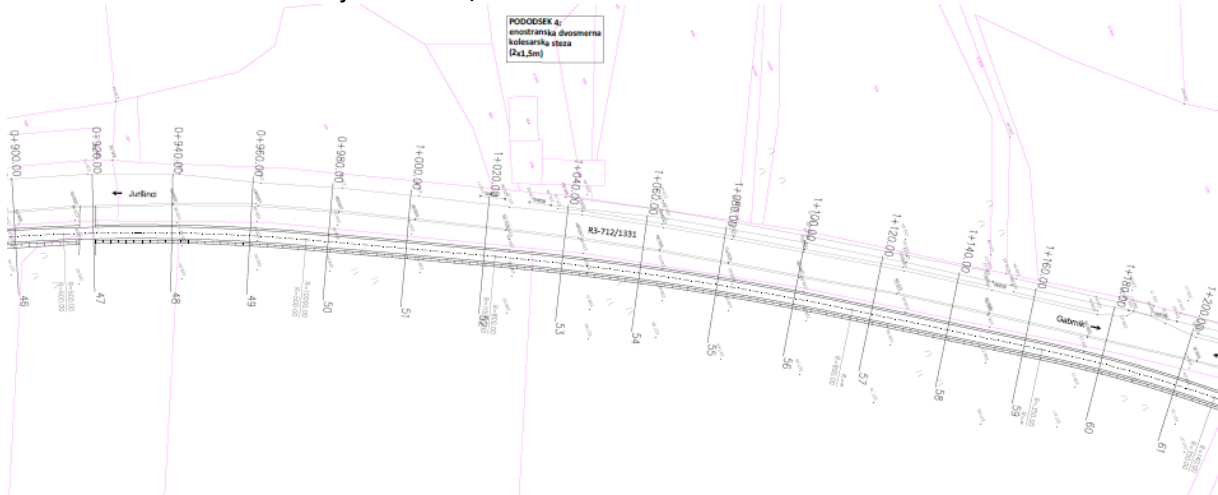


Slika 26: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4





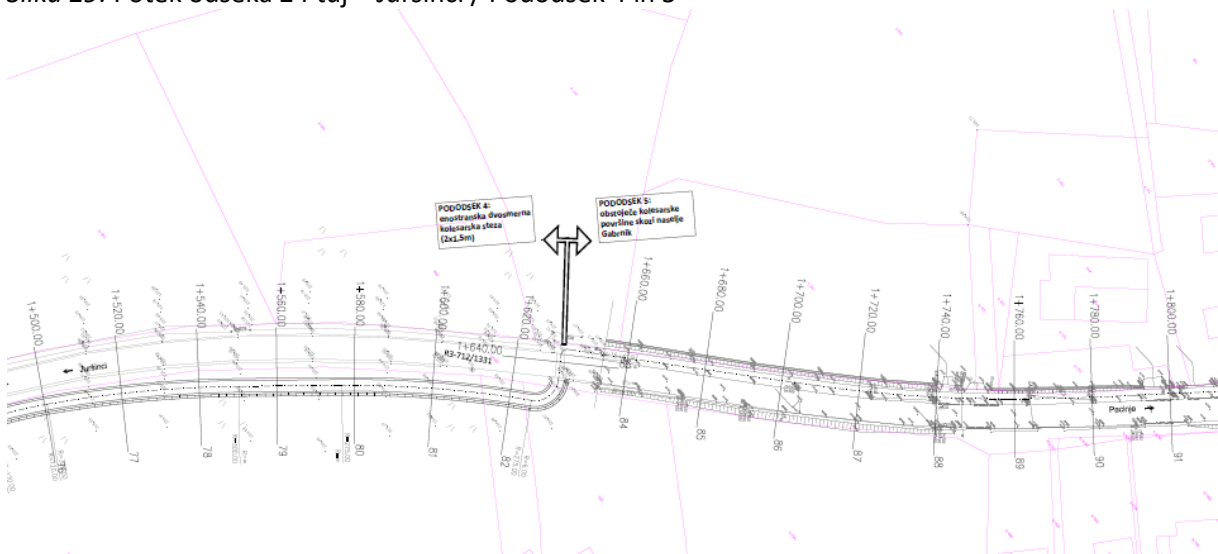
Slika 27: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4



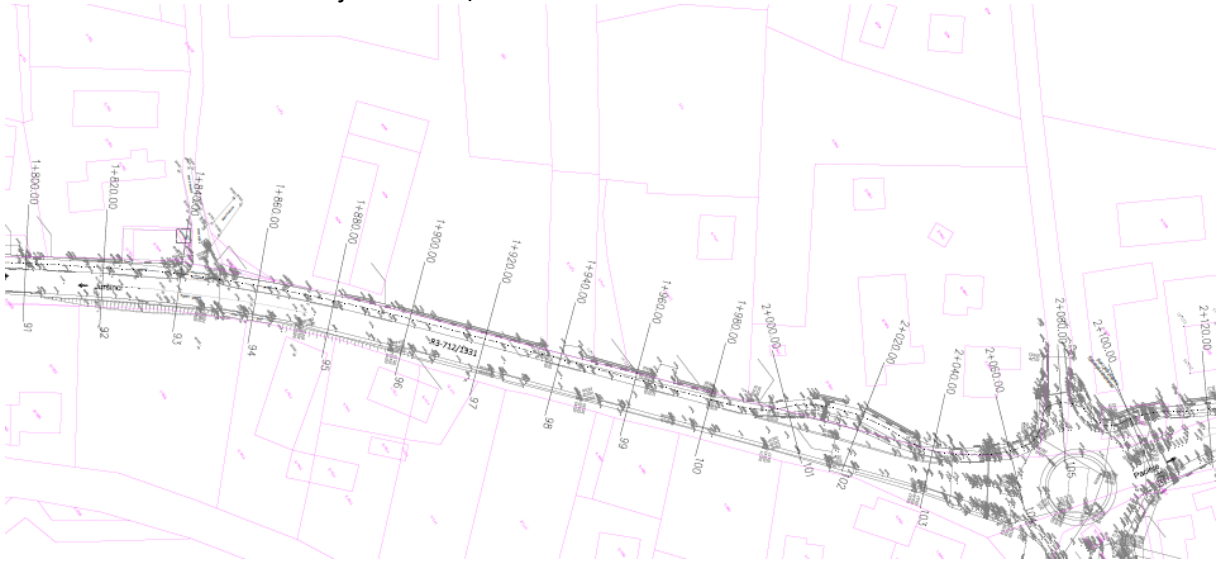
Slika 28: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4



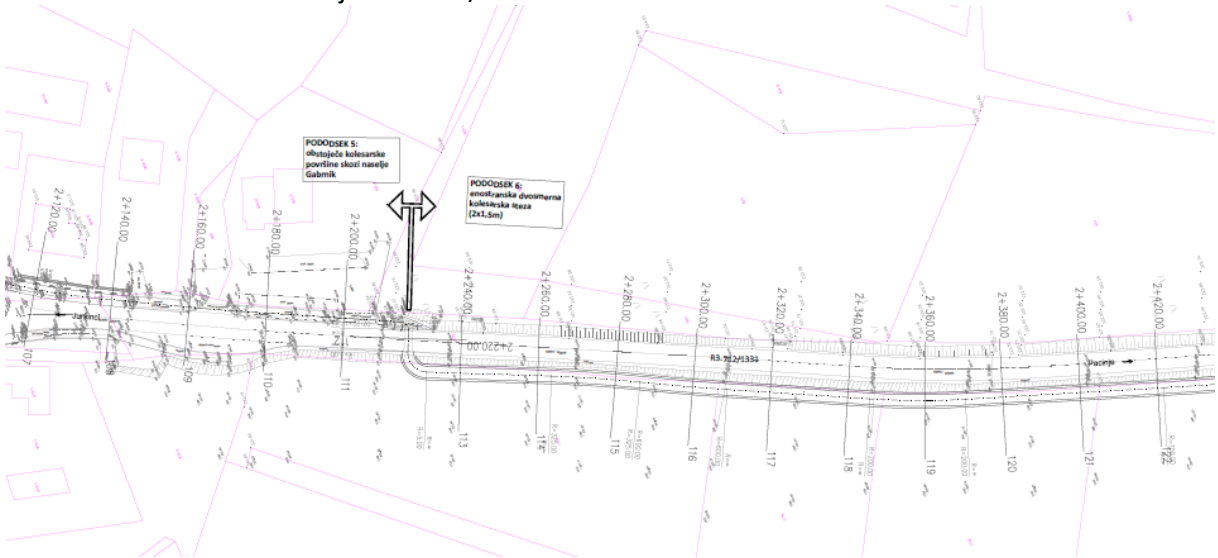
Slika 29: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 4 in 5



Slika 30: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 5



Slika 31: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 5 in 6

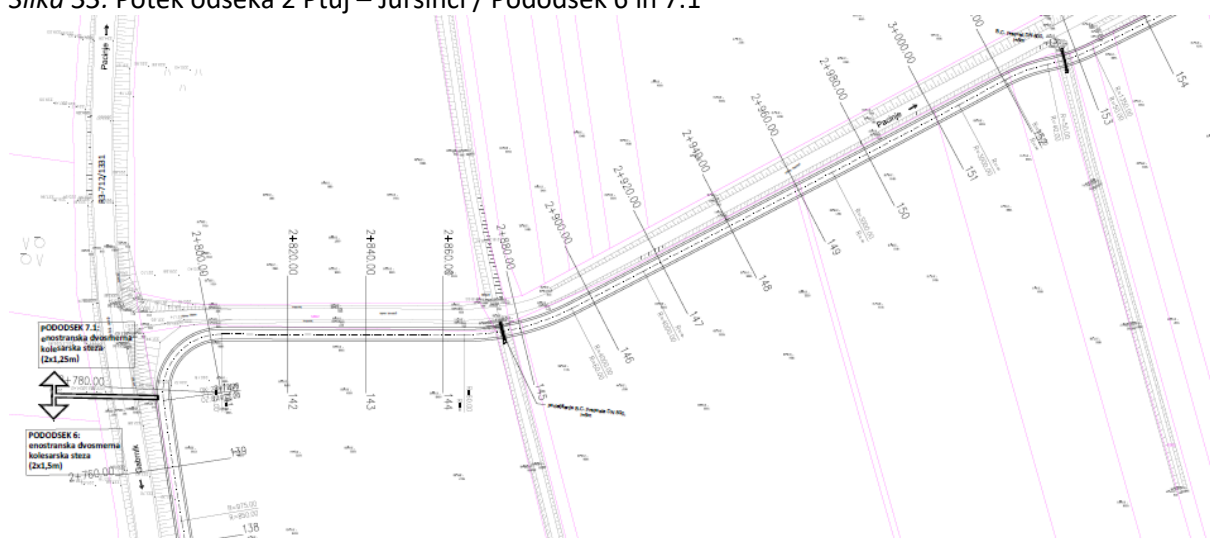


Slika 32: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 6

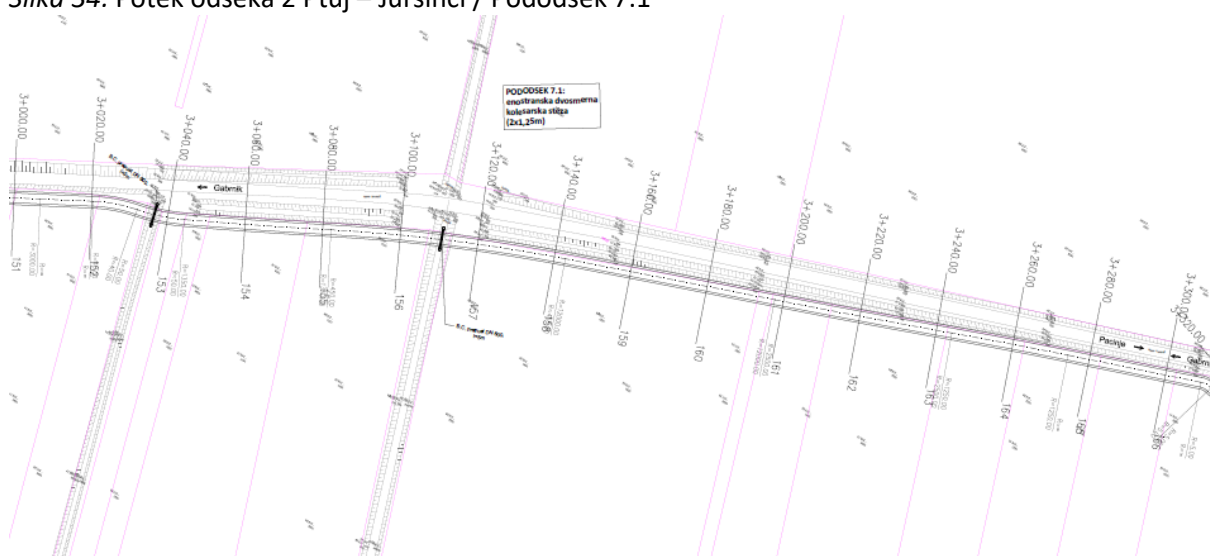




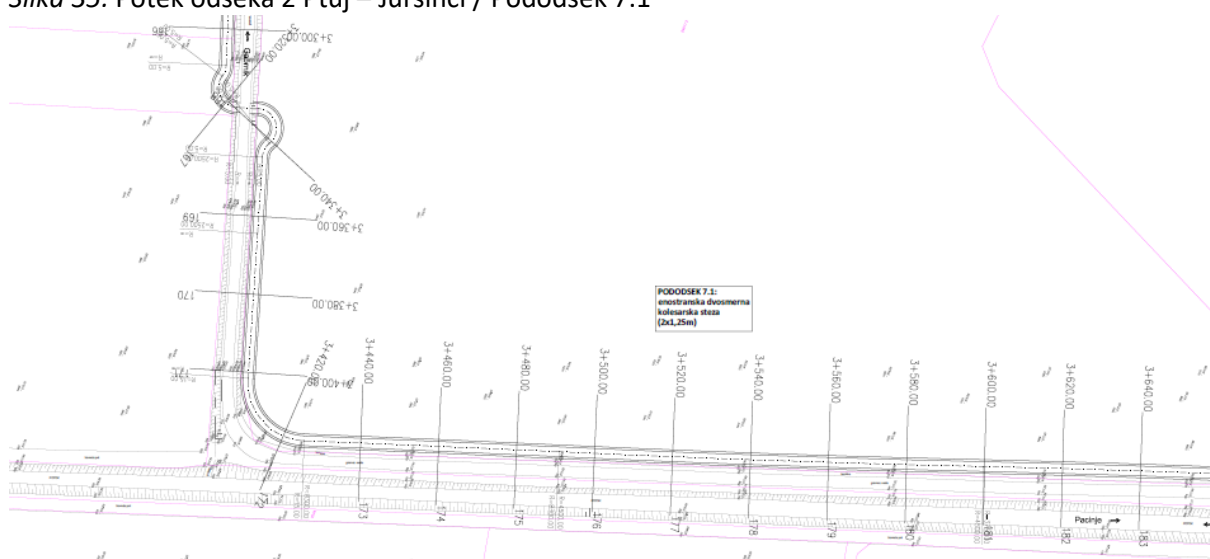
Slika 33: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 6 in 7.1



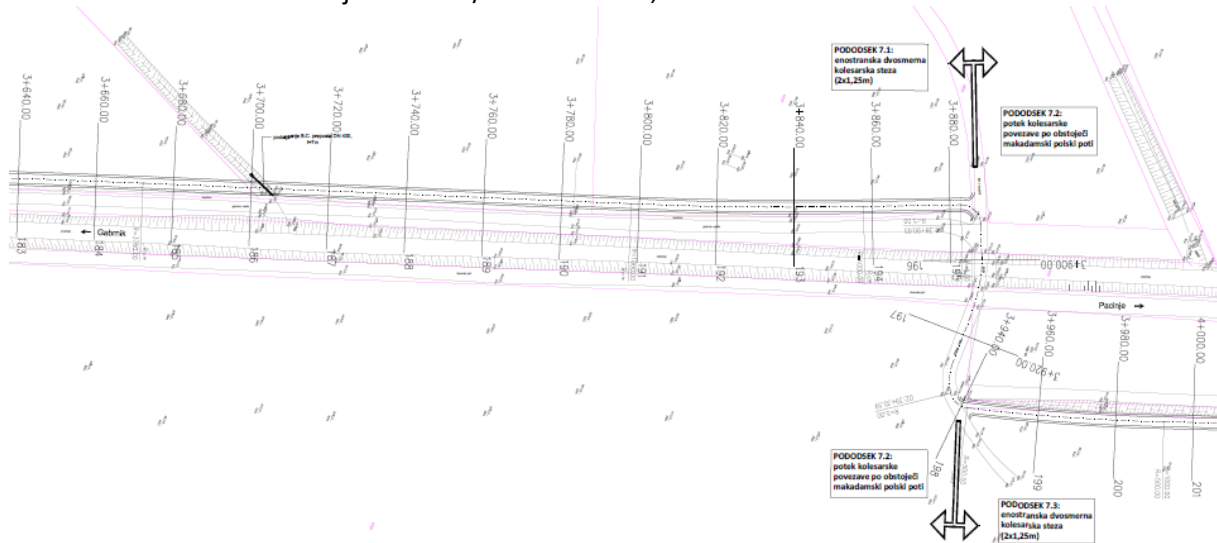
Slika 34: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.1



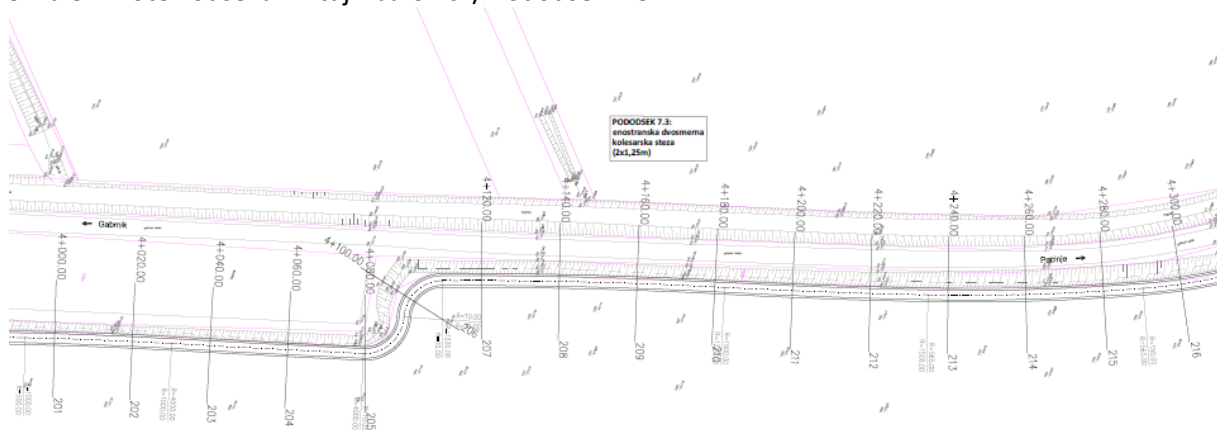
Slika 35: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.1



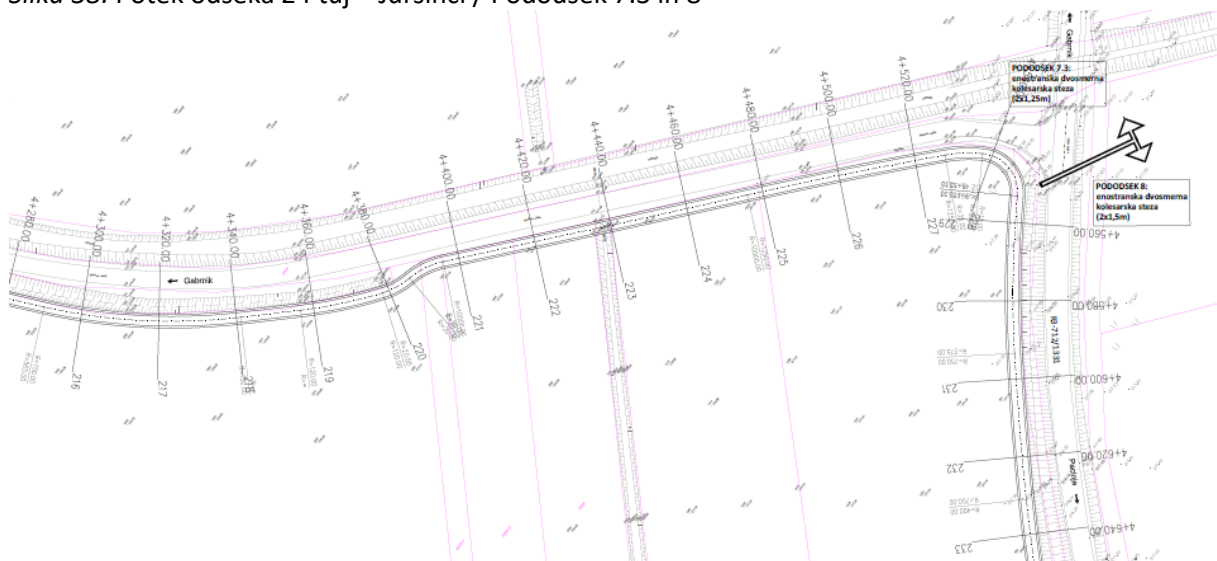
Slika 36: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.1, 7.2 in 7.3



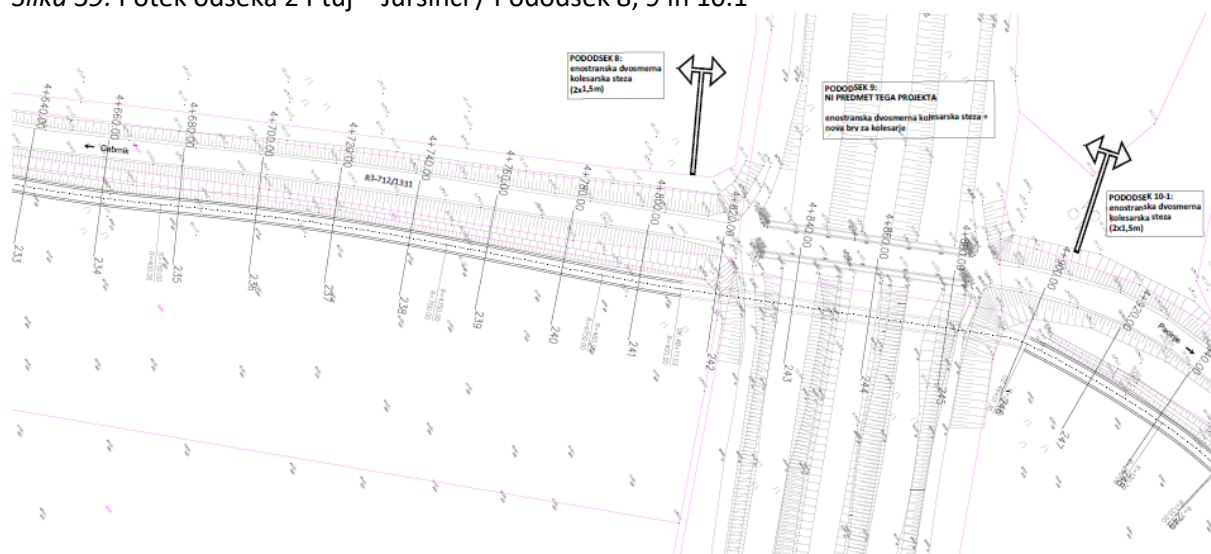
Slika 37: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.3



Slika 38: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 7.3 in 8



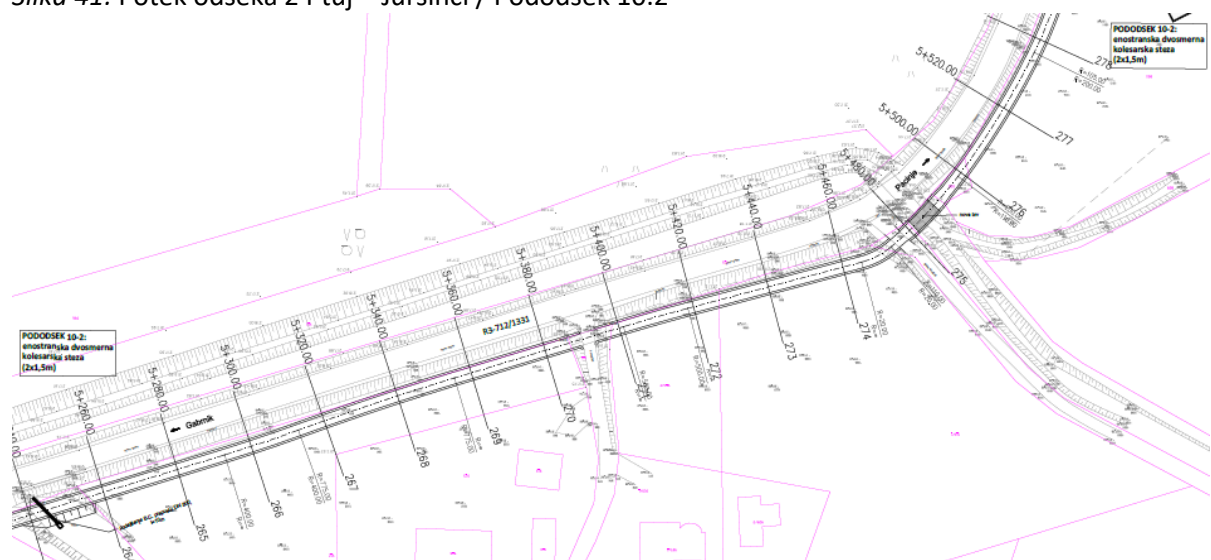
Slika 39: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 8, 9 in 10.1



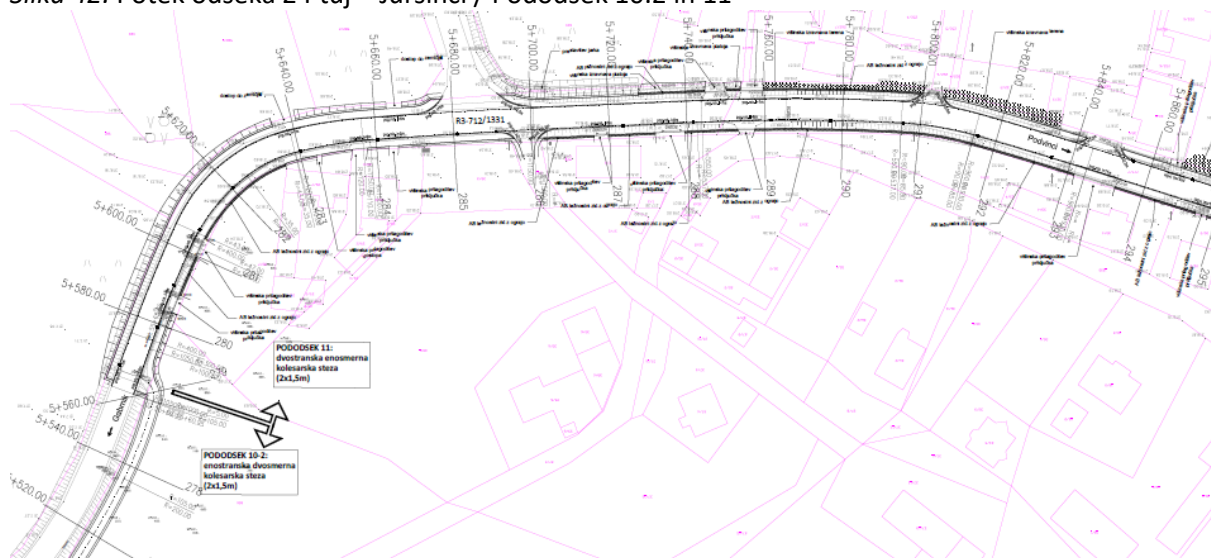
Slika 40: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 10.1 in 10.2



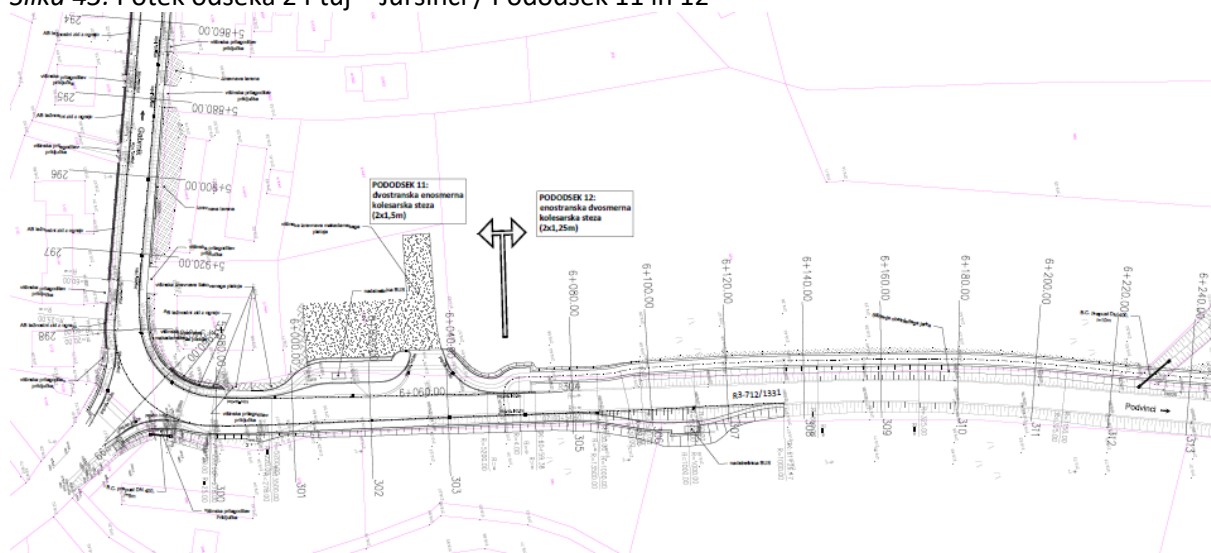
Slika 41: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 10.2



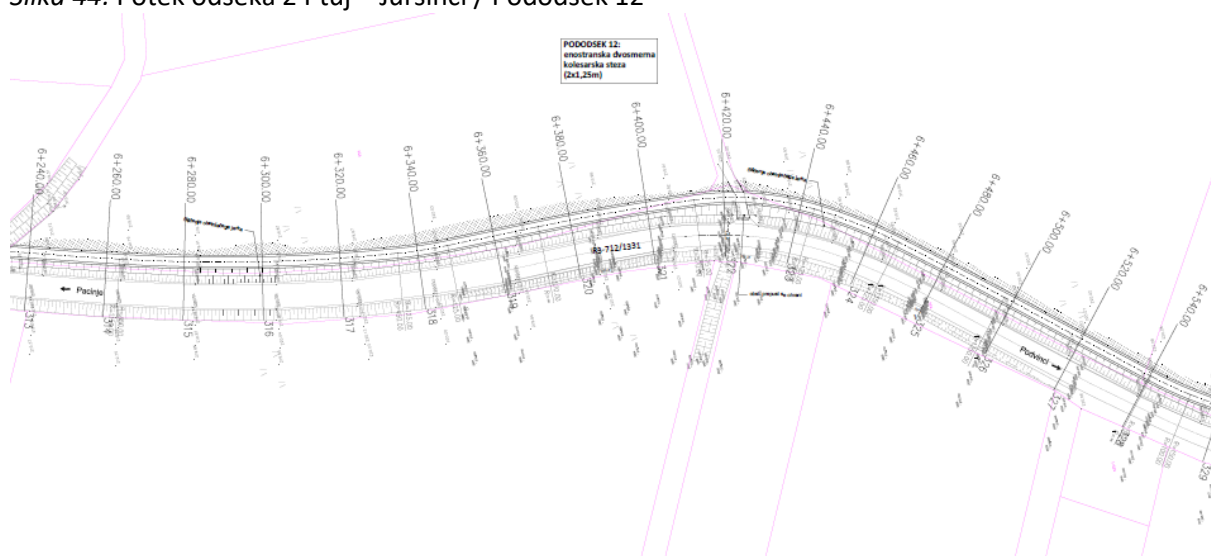
Slika 42: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 10.2 in 11



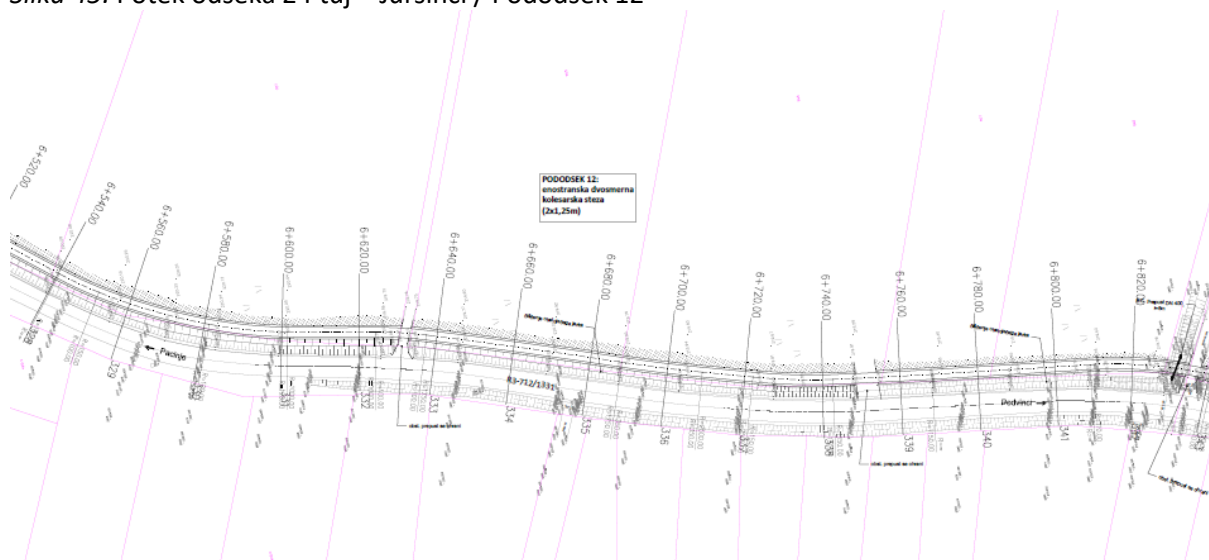
Slika 43: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 11 in 12



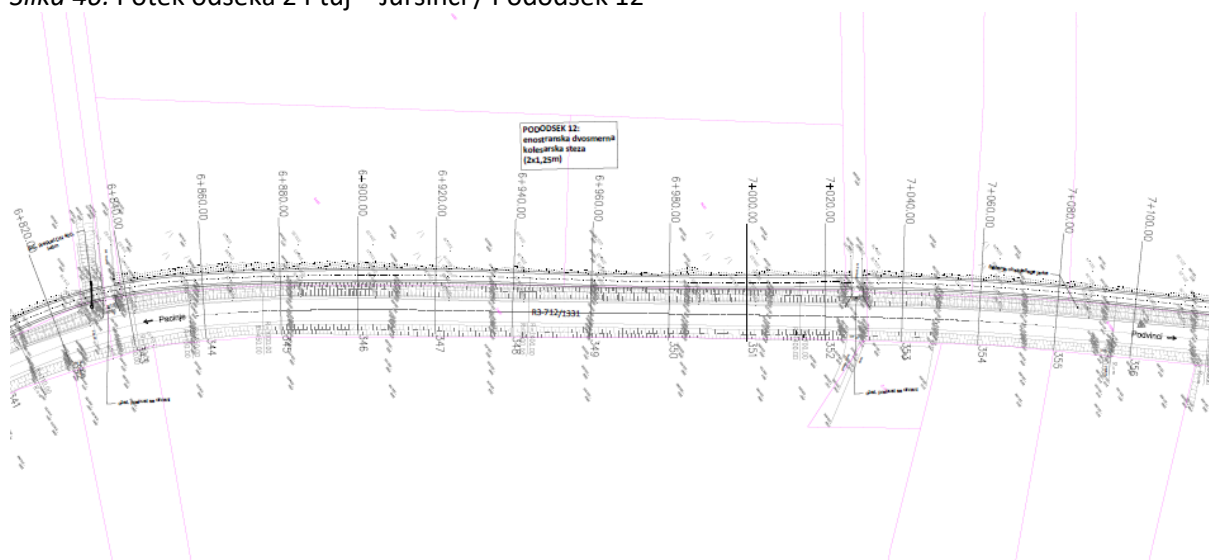
Slika 44: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12



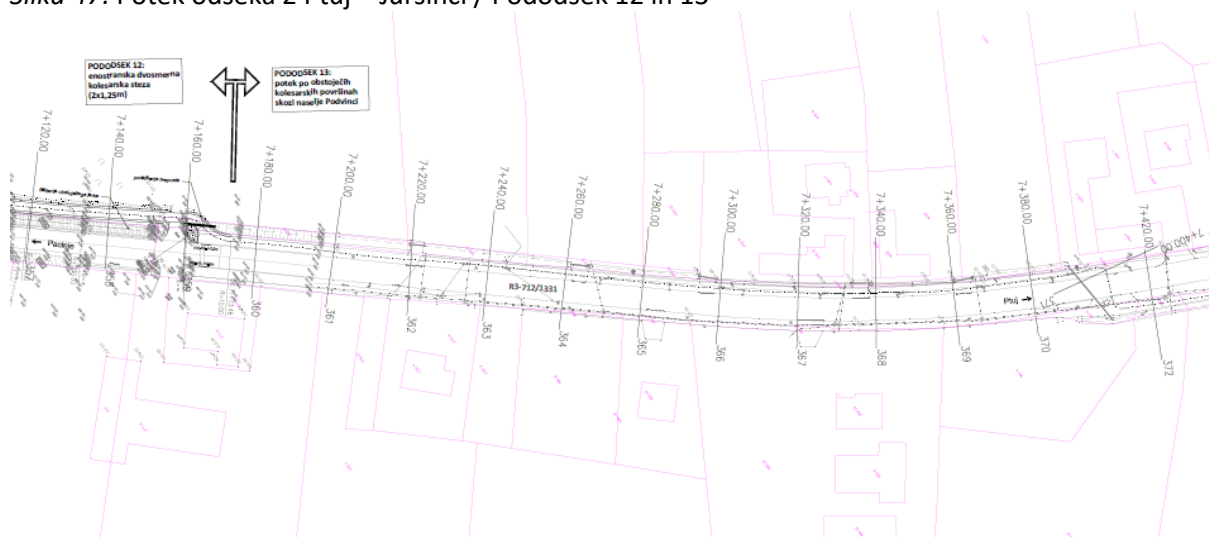
Slika 45: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12



Slika 46: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12



Slika 47: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 12 in 13



Slika 48: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 -potek po obstoječi kolesarski površinah



Slika 49: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 -potek po obstoječi kolesarski površinah

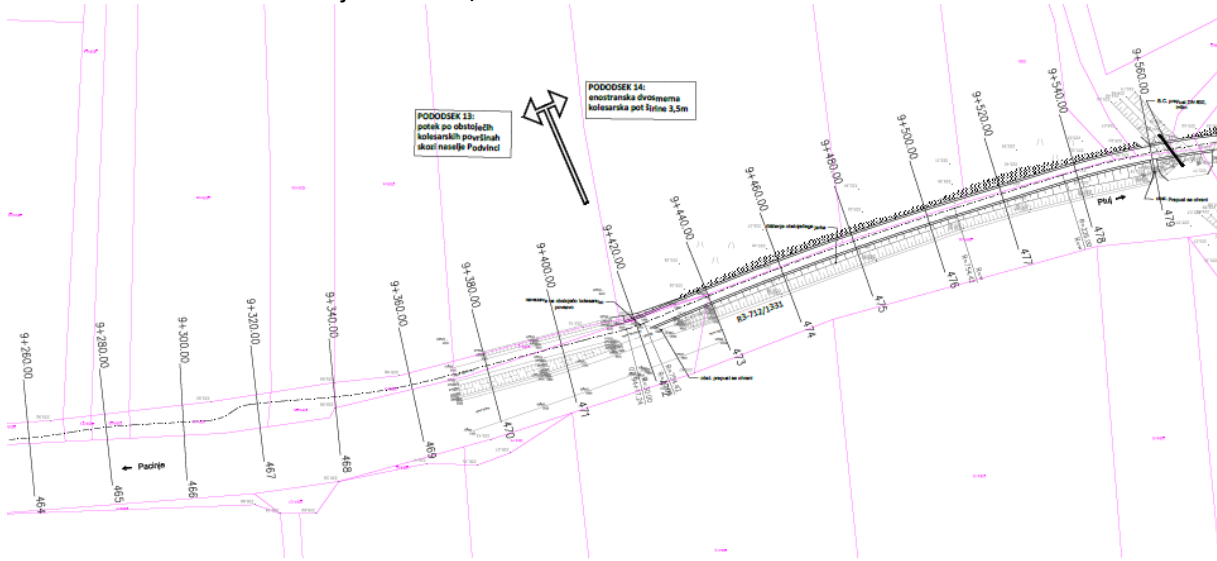


Slika 50: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 -potek po obstoječi kolesarski površinah

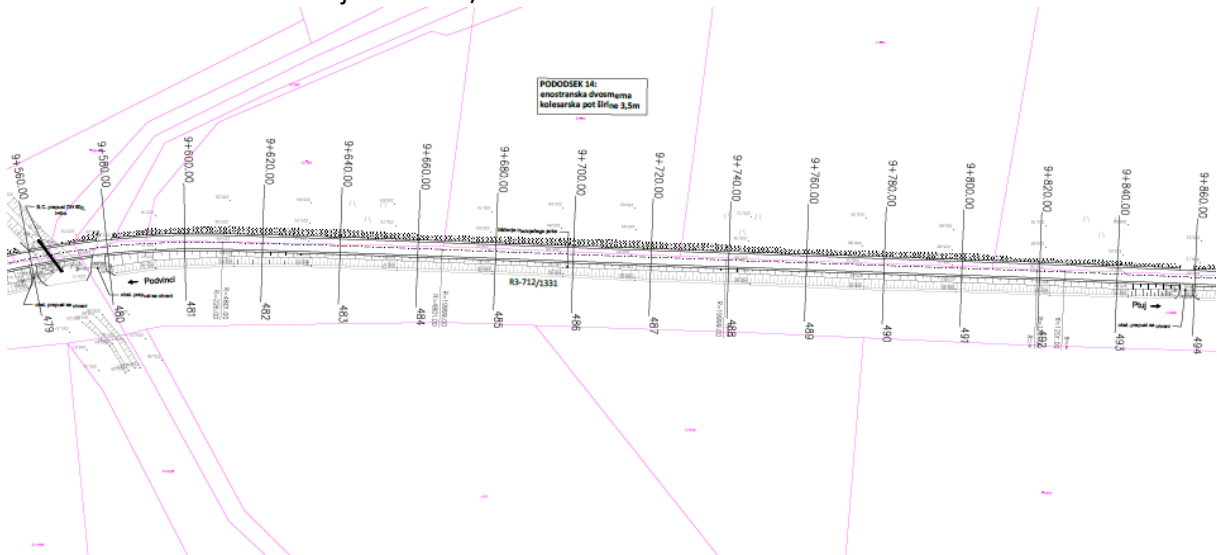




Slika 51: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 13 in 14



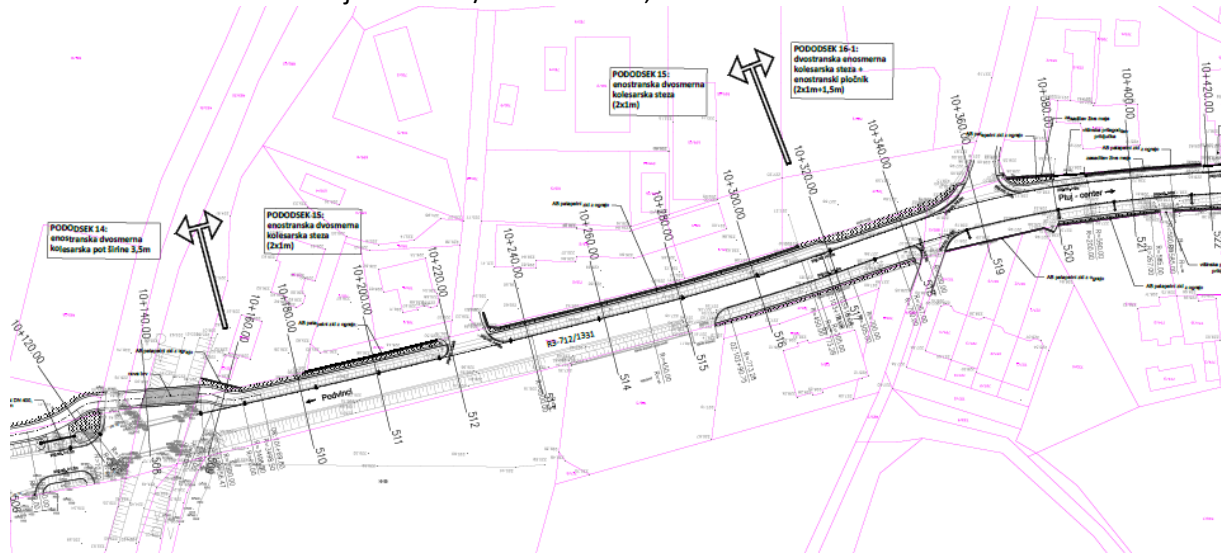
Slika 52: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 14



Slika 53: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 14



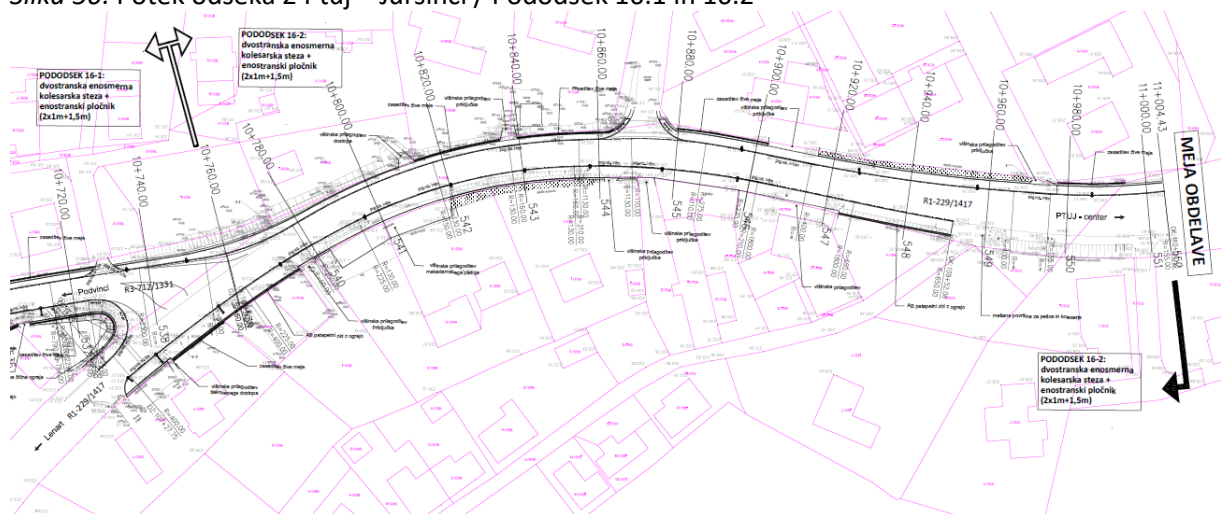
Slika 54: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 14, 15 in 16.1



Slika 55: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 16.1



Slika 56: Potek odseka 2 Ptuj – Juršinci / Pododsek 16.1 in 16.2





9.2 Lokacija objekta z navedbo prostorskih aktov

Navedba prostorskih aktov:

Mestna občina Ptuj

- Državni prostorski načrt za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko – Hodoš (Uradni list RS, št. 51/09; 80/10; 12/14)
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ptuj (Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 10/2015)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ptuj (Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 8/2016)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ptuj – druge spremembe in dopolnitve (Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 1/2017)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ptuj – tretje spremembe in dopolnitve (Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 14/2017)

Občina Juršinci

- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Juršinci (Uradni vestnik občine Juršinci, št. 3/2014)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Juršinci, druge spremembe in dopolnitve - samo za prostorske izvedbene pogoje (Uradni vestnik občine Juršinci, št. 2/2019)



10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

10.1 Vpliv projekt na okolje

Presoja vplivov posameznega projekta na okolje je eden izmed pomembnejših elementov investicije. Za investicijski projekt, ki je predmet IP, v skladu z 51.1 členom Zakona o varstvu okolja² nista potrebni izdelava presoje vplivov na okolje in pridobitev okoljevarstvenega soglasja.

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

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

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

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

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

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



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

Tabela 43: 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 preprečiti odtekanje vod na kmetijsko obdelovalne površine.
V času izvajanja	V času gradnje se upoštevajo vsi veljavni predpisi. Začasne prometne in gradbene površine ter deponije odpadnega in gradbenega materiala se uporabijo obstoječe infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kakovostna. Pri gradnji se uporabljajo transportna sredstva in gradbeni stroji, ki so tehnično brezhibni ter le materiali, za katera obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje. Po končani gradnji se odstrani vse za potrebe gradnje postavljene provizorije in ostanke začasnih deponij.
V času obratovanja	Izvaja se redno vzdrževanje, s katerim se zagotavlja trajnost izgrajene kolesarske infrastrukture ter na ta način preprečuje nove posege. Zaradi nove kolesarske infrastrukture se dolgoročno predvideva zmanjšanje avtomobilskega prometa in s tem nižja poraba fosilnih goriv.
Trajnostna dostopnost	
V času načrtovanja	Izgradnja kolesarskega omrežja se načrtuje skladno s predpisi, zlasti Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017 in novimi pravilniki za kolesarske povezave in kolesarske površine. S tem se povečujeta varnost in udobnost infrastrukture ter zagotavlja trajnostna dostopnost kolesarskega omrežja najširši skupini uporabnikov.
V času izvajanja	V času izvajanja del posamezni odseki obravnavane trase ne bodo v celoti dostopni za javnost zaradi zagotavljanja varnosti, za kar bodo zagotovljene ustrezne rešitve. Omogočen bo dostop za potrebe gradnje in intervencije.
V času obratovanja	Po izgradnji bo vzpostavljeno javno kolesarsko omrežje prosto dostopno za vse skupine občanov. Bistveno bodo izboljšani pogoji in varnost za kolesarjenje med mestnim središčem Ptujja 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.

10.2 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

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



11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

11.1 Časovni načrt s popisom aktivnosti

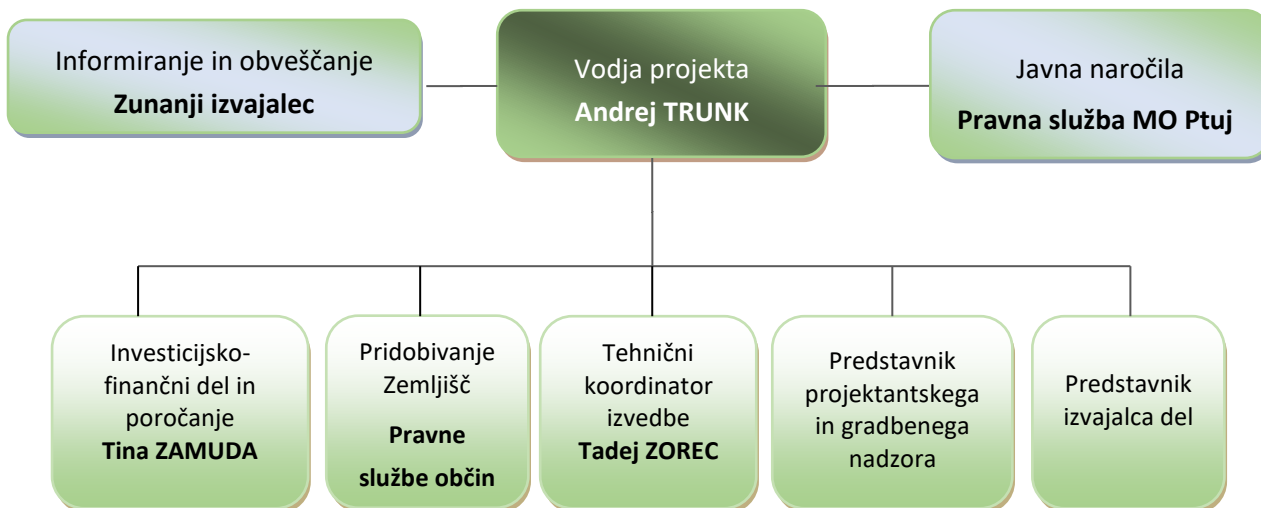
Tabela 44: Časovni načrt s popisom aktivnosti

Leto	2018				2019				2020				2021				2022				2023
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I
0. PREDINVESTICIJSKE AKTIVNOSTI																					
DIIP																					
Projektna, investicijska in druga pripravljalna dokumentacija																					
Priprava vloge, študije in drugih strokovnih podlag																					
Pridobitev manjkajočih zemljišč																					
Izvedba javnih naročil za gradnjo, nadzor in oddajo storitev																					
I. IZVEDBA																					
Izvedba projekta																					
II. SPREMLJAJOČE AKTIVNOSTI																					
Storitve nadzora, inženiring																					
Komuniciranje in informiranje																					
Vodenje in administracija																					
Tehnični prevzem																					
Zaključno poročilo z izvedenimi plačili																					



11.2 Organizacija vodenja projekta

Slika 57: Organizacijska struktura projektne skupine



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

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

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

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

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

Projektno skupino poleg vodje sestavljajo še drugi člani:

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



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

Naloge projektne skupine so:

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

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

11.3 Analiza izvedljivosti

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

Tabela 45: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

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



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

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

Poročilo o izvajanju investicije: Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta pripravi poročilo o izvajanju investicije oz. poročilo ob predvidenih odmikih v skladu z določili 6. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) ter v primerih, ko tako določajo predpisi.

Novelacija IP: 6. člen Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) določa, da če se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega programa (na primer sprememba tehnologije, časovnega načrta izvedbe, virov financiranja, spremembe na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 20 % ocenjene vrednosti projekta, se mora investicijski program spremeniti in dopolniti (novelirati). Odgovorni vodja izvedbe investicijskega projekta pripravi predlog za morebitno novelacijo investicijskega programa.

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

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

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

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



12 NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH

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

Projekt »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 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 46: 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 47: 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 48: 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.



13 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

13.1 Finančna analiza

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

V finančni analizi bomo upoštevali naslednje podatke:

- Ekonomska doba investicije je ocenjena na 30 let;
- Uporabljena je 4-odstotna finančna diskontna stopnja;
- V prikazu denarnega/finančnega toka je upoštevana vrednost v stalnih cenah z DDV in brez nepredvidenih del;
- Izvedba investicije je načrtovana v obdobju 2020-2022, doba obratovanja do leta 2050;
- ocenjeni **strošek investicije** v višini **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.



13.1.1 Projekcija stroškov

Tabela 49: 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



13.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza

Tabela 50: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostarek vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano - 4% (€)		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
								A	C+D-B	(C+D-B)-A
2020	0	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



13.1.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi

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

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

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

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.



13.1.4 Izračun finančne vrzeli

IZRAČUN NAJVIŠJEGA ZNESKA SUBVENCije

Tabela 51: 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.



13.2 Ekonomska analiza in denarni tok

13.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro

Tabela 52: 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 dnevni 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 dnevni 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 53: 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 54: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče

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

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



Stroški udeleženca vključujejo:

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

Stroški prometne nesreče vključujejo:

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

Na podlagi podatkov o številu kolesarjev kot udeležencev v prometnih nesrečah in družbeno ekonomskih stroškov smo izračunali povprečni družbeno ekonomski strošek, ki zanaša 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.



13.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza

Tabela 55: 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.



13.2.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi

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

- vrednost investicije = 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.



13.3 Denarni tokovi

Tabela 56: 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	0	-11.004	-143.052
2036	16	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-154.056
2037	17	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-165.060
2038	18	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-176.064
2039	19	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-187.068
2040	20	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-198.072
2041	21	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-209.076
2042	22	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-220.080
2043	23	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-231.084
2044	24	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-242.088
2045	25	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-253.092
2046	26	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-264.096
2047	27	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-275.100
2048	28	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-286.104
2049	29	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-297.108
2050	30	0	11.004	0	0	0	0	0	0	-11.004	-308.112
Skupaj		3.386.900	308.112	0	0	2.098.655	1.288.244	0	0	-308.112	



14 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

14.1 Analiza tveganj

14.1.1 Predstavitev tveganj

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

1. Poslovna tveganja

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

2. Finančna tveganja

Pokritje investicije in zaprta finančna konstrukcija pomeni veliko tveganje za 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 prijavili 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.

14.2 Analiza občutljivosti

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

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

Tabela 57: 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 58: 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.



15 PREDSTAVITEV REZULTATOV

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

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

IP nam je podal sledeče rezultate:

- Analiza obstoječega stanja in potreb je pokazala potrebo po izvedbi investicije, saj bo le ta pozitivno vplivala na družbeno, socialno, zdravstveno in ekonomsko življenje prebivalcev območja, prav tako nam prikaže pozitiven vpliv z vidika prihoda turistov in trženja turistične destinacije.
- Predstavitev tehnično – tehnološkega dela je predstavljena na podlagi izdelane projektne dokumentacije in prikazuje usklajenost s potrebnimi akti.
- Vrednost projekta je podana po stalnih in tekočih cenah. Investicija v stalnih cenah znaša 3.320.311,14 EUR v tekočih cenah pa 3.386.899,80 EUR. Upoštevana je bila stopnja rasti cen za leto 2021 0,6 % in 2022 1,90% na letni ravni.
- Analiza lokacije je prikazala primernost izbranih lokacij in usklajenost s prostorskimi akti.
- Analiza vplivov na okolje ni prikazala negativnih vplivov na okolje.
- Finančna konstrukcija je zaprta s sredstvi proračuna Mestne občine Ptuj, Občine Juršinci in nepovratnih sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj ter Proračuna RS.
- Razdelani so prihodki, operativni stroški in družbene koristi, ki so potrebni za izdelavo finančne analize in ekonomske analize. Rezultati finančne analize nam prikažejo upravičenost do sofinanciranja s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj ter Proračuna RS. Rezultati ekonomske analize nam prikazujejo upravičenost izvedbe investicije z družbenoekonomskega vidika. Ovrednoteni so vsi stroški, ki bodo nastali tekom izvajanja investicije in delovanja investicije in so prav tako prikazani v finančni in ekonomski analizi. Na podlagi finančne in ekonomske analize so izračunani finančni in ekonomski kazalniki, ki kažejo na upravičenost sofinanciranja investicije in ekonomsko upravičenost izvedbe investicije.
- Analiza občutljivosti je prikazala, da je investicija srednje občutljiva na spremembo izbranih spremenljivk. Projekt je najbolj občutljiv na spremembo znižanja prihodkov.
- Analiza tveganj je pokazala, da investicija ni večjih odstopanj pri spremembi izbranih spremenljivk za 1%.

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