



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI SKLAD ZA  
REGIONALNI RAZVOJ



Mestna občina Ptuj



Občina Markovci



Občina Gorišnica

## 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 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica**

Ptuj, december 2020



Naziv investicijskega projekta:

**»Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica«**

Kratek naslov:

**»RKP Odsek 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica«**

Investitorja:

**Mestna občina Ptuj**

**Mestni trg 1**

**2250 Ptuj**

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

**Nuška GAJŠEK, županja**

---

**Občina Markovci**

**Markovci 43**

**2281 Markovci**

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

**Milan GABROVEC, župan**

---

**Občina Gorišnica**

**Gorišnica 83A**

**2272 Gorišnica**

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

**Jožef KOKOT, 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

<b>1</b>	<b>UVOD IN POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJEV</b>	<b>12</b>
<b>1.1</b>	<b>Uvodno pojasnilo</b>	<b>12</b>
<b>1.2</b>	<b>Predstavitev investitorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in investicijskega programa</b>	<b>13</b>
1.2.1	Opredelitev in podatki investitorjev	13
1.2.2	Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije	16
1.2.3	Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa	16
<b>1.3</b>	<b>Namen in cilj investicijskega projekta</b>	<b>17</b>
<b>1.4</b>	<b>Povzetek DIIP-a s pojasnili poteka aktivnosti</b>	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROJEKTA</b>	<b>18</b>
<b>2.1</b>	<b>Cilj investicije s fizičnimi in finančnimi kazalniki</b>	<b>18</b>
2.1.1	Fizični kazalniki	18
2.1.2	Finančni kazalniki	18
2.1.2.1	Finančna analiza	18
2.1.2.2	Ekonomska analiza	19
<b>2.2</b>	<b>Spisek strokovnih podlag</b>	<b>20</b>
<b>2.3</b>	<b>Opis upoštevanih različic ter utemeljitev izbire optimalne različice</b>	<b>20</b>
2.3.1	Utemeljitev izbire optimalne različice	21
<b>2.4</b>	<b>Navedba odgovornih oseb</b>	<b>24</b>
2.4.1	Člani projektne skupine	24
2.4.2	Odgovorni vodja za izvedbo investicijskega projekta	25
2.4.3	Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije	25
2.4.4	Strokovni sodelavci, odgovorni za pripravo projektne dokumentacije	25
<b>2.5</b>	<b>Spremljanje učinkov investicije</b>	<b>26</b>
<b>2.6</b>	<b>Prikaz ocenjene vrednosti investicije s predvideno finančno konstrukcijo</b>	<b>26</b>
<b>2.7</b>	<b>Zbirni prikaz rezultatov izračuna upravičenosti investicije</b>	<b>28</b>
<b>3</b>	<b>OSNOVI PODATKI O INVESTITORJIH</b>	<b>29</b>
<b>3.1</b>	<b>Predstavitev sodelujočih občin</b>	<b>29</b>



<b>3.2</b>	<b>Podatki o vodilnem partnerju – Mestna občina Ptuj</b>	<b>29</b>
<b>3.3</b>	<b>Podatki o projektnem partnerju – Občina Markovci</b>	<b>31</b>
<b>3.4</b>	<b>Podatki o projektnem partnerju – Občina Gorišnica</b>	<b>33</b>
<b>3.5</b>	<b>Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije</b>	<b>36</b>
<b>3.6</b>	<b>Podatki o upravljavcu</b>	<b>36</b>
<b>4</b>	<b>ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA</b>	<b>37</b>
<b>4.1</b>	<b>Ozadje in razlogi za investicijo</b>	<b>37</b>
<b>4.2</b>	<b>Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija</b>	<b>38</b>
<b>4.3</b>	<b>Prikaz obstoječega stanja, namembnosti, ciljev in vrste investicije</b>	<b>40</b>
4.3.1	Obstoječe stanje	40
4.3.2	Potovalne navade	44
4.3.3	Namen, cilji in vrsta investicije	46
<b>4.4</b>	<b>Usklajenost investicijskega projekta s strategijami na področju dejavnosti</b>	<b>48</b>
<b>5</b>	<b>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</b>	<b>54</b>
<b>5.1</b>	<b>Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje</b>	<b>55</b>
<b>6</b>	<b>TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL</b>	<b>58</b>
<b>6.1</b>	<b>Namen gradnje</b>	<b>58</b>
<b>6.2</b>	<b>Upravičenost gradnje</b>	<b>58</b>
<b>6.3</b>	<b>Splošni podatki</b>	<b>58</b>
<b>6.4</b>	<b>Trasirni elementi</b>	<b>62</b>
6.4.1	Horizontalni elementi	62
6.4.2	Vertikalni potek	63
6.4.3	Prečni skloni	63
6.4.4	Normalni prečni profili	63
<b>6.5</b>	<b>Dimenzioniranje voziščne konstrukcije</b>	<b>67</b>



<b>6.6</b>	<b>Predvidena nova voziščna konstrukcija</b>	<b>67</b>
<b>6.7</b>	<b>Konstruktivski elementi</b>	<b>68</b>
6.7.1	Preddela	68
6.7.2	Pogoji izvedbe nasipov	68
<b>6.8</b>	<b>Predvideni objekti na trasi</b>	<b>68</b>
<b>6.9</b>	<b>Komunalni vodi</b>	<b>68</b>
6.9.1	Plinovod	69
6.9.2	Vodovod	70
6.9.3	Kanalizacija	70
6.9.4	Elektro vodi in javna razsvetljava	71
6.9.5	TK vodi	71
6.9.6	CATV vodi	71
<b>6.10</b>	<b>Odvodnjavanje</b>	<b>72</b>
<b>6.11</b>	<b>Prometna signalizacija in oprema</b>	<b>72</b>
<b>7</b>	<b>ANALIZA ZAPOSLENIH »BREZ« INVESTICIJE IN »Z« INVESTICIJE</b>	<b>76</b>
<b>8</b>	<b>OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH</b>	<b>77</b>
<b>8.1</b>	<b>Vrsta investicije ter upravičeni stroški in nameni</b>	<b>77</b>
<b>8.2</b>	<b>Investicija po stalnih cenah in vrsti stroška</b>	<b>78</b>
8.2.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah	79
8.2.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	80
8.2.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah	81
8.2.4	Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah	82
<b>8.3</b>	<b>Investicija po tekočih cenah in vrsti stroška</b>	<b>83</b>
8.3.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah	83
8.3.2	Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	85
8.3.3	Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah	86
8.3.4	Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah	87
<b>9</b>	<b>ANALIZA LOKACIJE</b>	<b>89</b>
<b>9.1</b>	<b>Lokacija projekta</b>	<b>89</b>
<b>9.2</b>	<b>Lokacija objekta z navedbo prostorskih aktov</b>	<b>102</b>
<b>10</b>	<b>ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE</b>	<b>104</b>



<b>10.1</b>	<b>Vpliv projekt na okolje</b>	<b>104</b>
<b>10.2</b>	<b>Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov</b>	<b>107</b>
<b>11</b>	<b>ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE</b>	<b>108</b>
<b>11.1</b>	<b>Časovni načrt s popisom aktivnosti</b>	<b>108</b>
<b>11.2</b>	<b>Organizacija vodenja projekta</b>	<b>109</b>
<b>11.3</b>	<b>Analiza izvedljivosti</b>	<b>110</b>
<b>12</b>	<b>NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH</b>	<b>112</b>
<b>13</b>	<b>PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA</b>	<b>115</b>
<b>13.1</b>	<b>Finančna analiza</b>	<b>115</b>
13.1.1	Projekcija stroškov	116
13.1.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza	117
13.1.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	119
13.1.4	Izračun finančne vrzeli	120
<b>13.2</b>	<b>Ekonomska analiza in denarni tok</b>	<b>122</b>
13.2.1	Projekcija prihodkov – javno dobro	122
13.2.2	Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza	124
13.2.3	Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi	126
<b>13.3</b>	<b>Denarni tokovi</b>	<b>127</b>
<b>14</b>	<b>ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ</b>	<b>129</b>
<b>14.1</b>	<b>Analiza tveganj</b>	<b>129</b>
14.1.1	Predstavitev tveganj	129
<b>14.2</b>	<b>Analiza občutljivosti</b>	<b>130</b>
<b>15</b>	<b>PREDSTAVITEV REZULTATOV</b>	<b>132</b>



## Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Člani projektne skupine .....</i>	<i>24</i>
<i>Tabela 2: Vodja projekta .....</i>	<i>25</i>
<i>Tabela 3: Strokovni sodelavci za pripravo projektne dokumentacije .....</i>	<i>25</i>
<i>Tabela 4: Strokovnih sodelavci za pripravo investicijske dokumentacije .....</i>	<i>25</i>
<i>Tabela 5: Fizični kazalniki - mejniki .....</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 6: Finančni kazalniki - mejniki.....</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 7: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v tekočih cenah .....</i>	<i>26</i>
<i>Tabela 8: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR.....</i>	<i>27</i>
<i>Tabela 9: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020 .....</i>	<i>30</i>
<i>Tabela 10: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2018-2019 ...</i>	<i>31</i>
<i>Tabela 11: Statistični podatki Občine Markovci za leto 2018-2019 .....</i>	<i>32</i>
<i>Tabela 12: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Markovci za leto 2018-2019 .....</i>	<i>33</i>
<i>Tabela 13: Statistični podatki Občine Gorišnica za leto 2018-2019 .....</i>	<i>34</i>
<i>Tabela 14: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Gorišnica za leto 2018-2019 .....</i>	<i>35</i>
<i>Tabela 15: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti .....</i>	<i>38</i>
<i>Tabela 16: Zagotavljanje skladnosti projekta z investicijskim področjem III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti .....</i>	<i>50</i>
<i>Tabela 17: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja« .....</i>	<i>52</i>
<i>Tabela 18: Preglednica javnih elementov projekta .....</i>	<i>55</i>
<i>Tabela 19: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave.....</i>	<i>57</i>
<i>Tabela 20: Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov.....</i>	<i>78</i>
<i>Tabela 21: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 22: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>79</i>
<i>Tabela 23: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Markovci .....</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 24: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Gorišnica .....</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 25: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabela 26: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 27: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Markovci .....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 28: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Gorišnica .....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 29: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj.....</i>	<i>81</i>
<i>Tabela 30: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj .....</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 31: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Markovci .....</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 32: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Gorišnica .....</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 33: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - skupaj.....</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 34: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj.....</i>	<i>82</i>
<i>Tabela 35: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Markovci .....</i>	<i>83</i>
<i>Tabela 36: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Gorišnica .....</i>	<i>83</i>
<i>Tabela 37: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....</i>	<i>83</i>
<i>Tabela 38: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj .....</i>	<i>84</i>
<i>Tabela 39: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Markovci .....</i>	<i>84</i>
<i>Tabela 40: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Gorišnica .....</i>	<i>84</i>





Tabela 41: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....	85
Tabela 42: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj .....	85
Tabela 43: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Markovci .....	85
Tabela 44: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Gorišnica .....	86
Tabela 45: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj.....	86
Tabela 46: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj .....	86
Tabela 47: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Markovci .....	86
Tabela 48: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Gorišnica .....	87
Tabela 49: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - skupaj.....	87
Tabela 50: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Mestna občina Ptuj.....	87
Tabela 51: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Markovci .....	87
Tabela 52: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v tekočih cenah - Občina Gorišnica .....	88
Tabela 53: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja .....	105
Tabela 54: Časovni načrt s popisom aktivnosti .....	108
Tabela 55: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja .....	110
Tabela 56: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - skupaj .....	112
Tabela 57: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Mestna občina Ptuj.....	113
Tabela 58: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Markovci.....	113
Tabela 59: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Gorišnica.....	114
Tabela 60: Projekcija operativnih stroškov.....	116
Tabela 61: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza.....	117
Tabela 62: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja .....	120
Tabela 63: Projekcija prihodkov – javno dobro .....	122
Tabela 64: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza .....	124
Tabela 65: Denarni tok.....	127
Tabela 66: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk.....	130
Tabela 67: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%.....	131

## Kazalo slik

Slika 1: Prikaz Odseka 3: Ptuj – Markovci - Gorišnica v DIIP-u .....	12
Slika 2: Ptuj.....	30
Slika 3: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin .....	30
Slika 4: Pogled na center Občine Markovci .....	32
Slika 5: Občina Markovci in sosednje občine, karta slovenskih občin .....	32
Slika 6: Dominkova domačija v Gorišnici zgrajena v panonskem slogu .....	34
Slika 7: Občina Gorišnica in sosednje občine, karta slovenskih občin .....	34
Slika 8: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju .....	37
Slika 9: Lokalna cesta LC 328121.....	41
Slika 10: Glavna cesta G1-2/0250, ki poteka skozi naselje Borovci.....	41
Slika 11: Glavna cesta G1-2/0250 .....	42
Slika 12: Lokalna ceste LC 076101.....	42



<i>Slika 13: Lokalna cesta LC 102024.....</i>	<i>43</i>
<i>Slika 14: Poljska pot ob železnici št. 40.....</i>	<i>43</i>
<i>Slika 15: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>44</i>
<i>Slika 16: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>45</i>
<i>Slika 17: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>45</i>
<i>Slika 18: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>46</i>
<i>Slika 19: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>46</i>
<i>Slika 20: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 2.....</i>	<i>90</i>
<i>Slika 21: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 3 pododsek 1 in 2.....</i>	<i>91</i>
<i>Slika 22: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 1 in 2.....</i>	<i>91</i>
<i>Slika 23: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 2.....</i>	<i>91</i>
<i>Slika 24: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 3.....</i>	<i>92</i>
<i>Slika 25: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 3.....</i>	<i>92</i>
<i>Slika 26: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 1.....</i>	<i>92</i>
<i>Slika 27: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 1.....</i>	<i>93</i>
<i>Slika 28: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 1.....</i>	<i>93</i>
<i>Slika 29: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2.....</i>	<i>93</i>
<i>Slika 30: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2.....</i>	<i>94</i>
<i>Slika 31: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2.....</i>	<i>94</i>
<i>Slika 32: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2.....</i>	<i>94</i>
<i>Slika 33: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2.....</i>	<i>95</i>
<i>Slika 34: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1.....</i>	<i>95</i>
<i>Slika 35: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1.....</i>	<i>95</i>
<i>Slika 36: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1.....</i>	<i>96</i>
<i>Slika 37: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1.....</i>	<i>96</i>
<i>Slika 38: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1.....</i>	<i>96</i>
<i>Slika 39: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2.....</i>	<i>97</i>
<i>Slika 40: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2.....</i>	<i>97</i>
<i>Slika 41: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2.....</i>	<i>97</i>
<i>Slika 42: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2.....</i>	<i>98</i>
<i>Slika 43: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 1.....</i>	<i>98</i>
<i>Slika 44: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 1.....</i>	<i>98</i>
<i>Slika 45: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 2.....</i>	<i>99</i>
<i>Slika 46: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 2.....</i>	<i>99</i>
<i>Slika 47: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 2.....</i>	<i>99</i>
<i>Slika 48: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 2.....</i>	<i>100</i>
<i>Slika 49: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1.....</i>	<i>100</i>
<i>Slika 50: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1.....</i>	<i>100</i>
<i>Slika 51: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1.....</i>	<i>101</i>
<i>Slika 52: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1.....</i>	<i>101</i>
<i>Slika 53: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1.....</i>	<i>101</i>
<i>Slika 54: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 2 in Odsek Gorišnica 4 pododsek 2.....</i>	<i>102</i>



*Slika 55: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 4 pododsek 2..... 102*  
*Slika 56: Organizacijska struktura projektne skupine ..... 109*



# 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 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica« je izgradnja kolesarske povezave med Mestno občino Ptuj, Občino Markovci in Občino Gorišnica.

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:

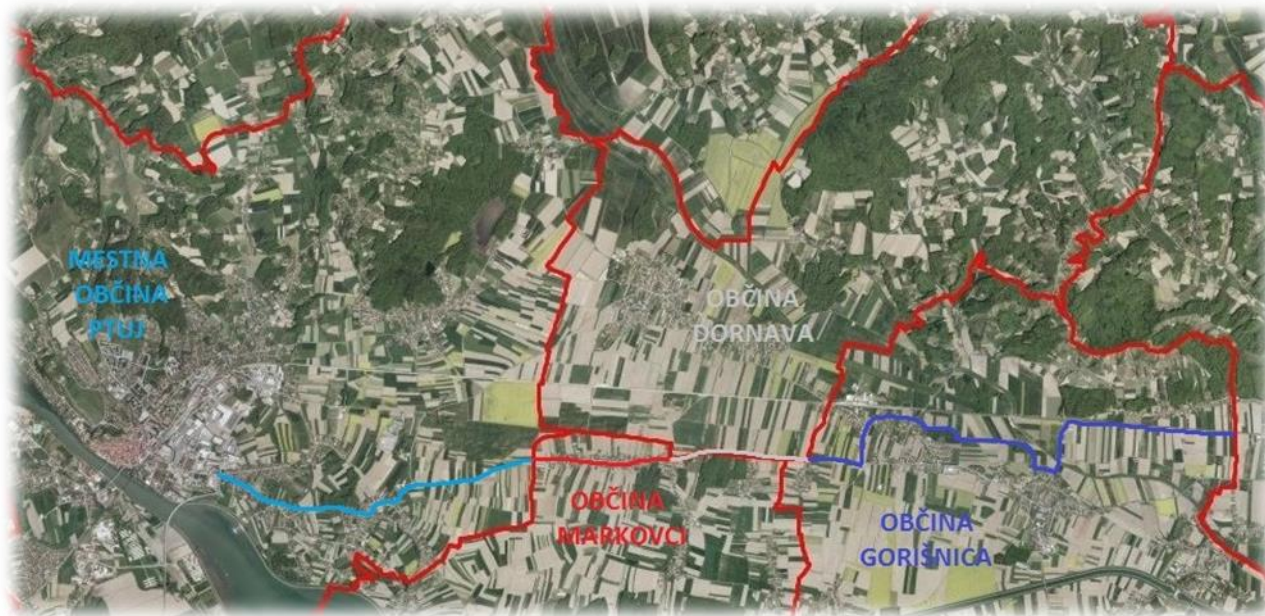
Odsek 1: Ptuj – Hajdina – Kidričevo – Majšperk

Odsek 2: Ptuj – Juršinci – Dornava – Juršinci

Odsek 3: Ptuj – Markovci – Dornava – Gorišnica

Odsek 4: Ptuj – Dornava – Gorišnica

*Slika 1:* Prikaz Odseka 3: Ptuj – Markovci - Gorišnica v DIIP-u



Ocenjena investicijska vrednost v DIIP-u znaša 2.342.642,50 EUR. Dolžina odseka kolesarske povezave v DIIP-u znaša 13,72 km.



## 1.2 Predstavitev investitorjev, izdelovalca projektantske dokumentacije in investicijskega programa

### 1.2.1 Opredelitev in podatki investitorjev

INVESTITOR	
<b>Naziv:</b>	MESTNA OBČINA PTUJ
<b>Naslov:</b>	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
<b>Odgovorna oseba:</b>	NUŠKA GAJŠEK, županja
<b>Telefon:</b>	02 748 29 99
<b>Telefaks:</b>	02 748 29 98
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:obcina.ptuj@ptuj.si">obcina.ptuj@ptuj.si</a>
<b>ID za DDV:</b>	SI 85675237
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 0129 6010 0016 538, Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0129 6777 7000 058, Uprava Republike Slovenije za javna plačila
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Andrej TRUNK, Vodja oddelka za gospodarske dejavnosti
<b>Telefon:</b>	02 748 29 60
<b>Telefaks:</b>	02 748 29 98
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:andrej.trunk@ptuj.si">andrej.trunk@ptuj.si</a>
<b>Odgovorna oseba za izvajanje investicije:</b>	NUŠKA GAJŠEK, županja
<b>Telefon:</b>	02 748 29 99
<b>Telefaks:</b>	02 748 29 98
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:nuska.gajsek@ptuj.si">nuska.gajsek@ptuj.si</a>





INVESTITOR	
<b>Naziv:</b>	OBČINA MARKOVCI
<b>Naslov:</b>	Markovci 43, 2281 Markovci
<b>Odgovorna oseba:</b>	Milan GABROVEC, prof., župan
<b>Telefon:</b>	02 / 788 88 80
<b>Telefaks:</b>	02 / 788 88 81
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:tajnistvo@markovci.si">tajnistvo@markovci.si</a>
<b>ID za DDV:</b>	SI57234213
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 0136 8010 0017 763, Uprava Republike Slovenije za javna plačila
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Branko ZORKO
<b>Telefon:</b>	02 / 788 88 84
<b>Telefaks:</b>	02 / 788 88 81
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:branko.zorko@markovci.si">branko.zorko@markovci.si</a>
<b>Odgovorna oseba za izvajanje investicije:</b>	Milan GABROVEC, prof., župan
<b>Telefon:</b>	02 / 788 88 80
<b>Telefaks:</b>	02 / 788 88 81
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:zupan@markovci.si">zupan@markovci.si</a>





INVESTITOR	
<b>Naziv:</b>	OBČINA GORIŠNICA
<b>Naslov:</b>	GORIŠNICA 83 A, 2272 GORIŠNICA
<b>Odgovorna oseba:</b>	Jožef KOKOT, župan
<b>Telefon:</b>	02 / 743 11 10
<b>Telefaks:</b>	02 / 743 11 20
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:obcina@gorisnica.eu">obcina@gorisnica.eu</a>
<b>ID za DDV:</b>	SI 81877790
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 0122 8010 0016 863, Uprava Republike Slovenije za javna plačila
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:</b>	Matevž CESTNIK, direktor občinske uprave
<b>Telefon:</b>	02 / 743 11 10
<b>Telefaks:</b>	02 / 743 11 20
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:direktor@gorisnica.eu">direktor@gorisnica.eu</a>
<b>Odgovorna oseba za izvajanje investicije:</b>	Jožef KOKOT, župan
<b>Telefon:</b>	02 / 743 11 10
<b>Telefaks:</b>	02 / 743 11 20
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:obcina@gorisnica.eu">obcina@gorisnica.eu</a>





### 1.2.2 Opredelitev in podatki izdelovalca projektne dokumentacije

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

### 1.2.3 Opredelitev in podatki izdelovalca investicijskega programa

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







### **1.3 Namen in cilj investicijskega projekta**

Z ureditvijo kolesarske povezave želimo:

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

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

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

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

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 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica v skupni dolžini 12.068 m.

Celotna trasa je razdeljena na 9 odsekov. Dodatno je trasa razdeljena med občinami. Štirje odseki so v Mestni občini Ptuj, en odsek v Občini Markovci in štirje odseki v Občini Gorišnica.

Trase pododsekov potekajo večji del po na novo urejenih poteh, deloma pa po obstoječih poteh. Na novo urejene poti potekajo ob glavni cesti G1-2/0249, lokalnih cestah LC 326121, LC 076101, LC 602701 in LC 102021. Del trase poteka tudi po lokalni cesti LC 102021.

#### 2.1.2 Finančni kazalniki

##### 2.1.2.1 Finančna analiza

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

- vrednost investicije= 3.434.505,62 EUR,
- ekonomska doba investicije  $i = 30$  let,
- diskontna stopnja  $p = 4\%$ .

$$FNSV = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = -3.417.976$$

Kot pričakovano je finančna neto sedanja vrednost investicije negativna in znaša -3.417.976 €, finančna stopnja donosnosti pa je prav tako negativna.

#### Finančna interna stopnja donosnosti

FIRR= negativna

#### Relativna neto sedanja vrednost

RNSV= -1,058



#### Obrazložitev:

- Finančna neto sedanja vrednost ima oznaka FNSV,
- V osnovnem izračunu je FNSV negativna in znaša **-3. 417.976 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 = 3.434.505,62 €,
- ekonomska doba investicije  $i = 30$  let,
- diskontna stopnja  $p = 5\%$ .

$$\text{ENSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = \mathbf{3.645.333}$$

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 3.645.333 €, ekonomska stopnja donosnosti je prav tako pozitivna.

#### Ekonomska interna stopnja donosnosti

$$\text{EIRR} = \mathbf{8,07\%}$$

#### Relativna neto sedanja vrednost

$$\text{RNSV} = \mathbf{1,14}$$



## Doba vračanja investicije

DVI= **8,80 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 8,07%
- 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 0,0807 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 3 Odsek Ptuj – Markovci - Gorišnica, št. projekta: 27, 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, Občina Markovci in Občina Gorišnica ne bodo sledile vsem Direktivam, Strategijam in Programom, ki jih narekuje Slovenija in Evropska unija na področju prometne infrastrukture, varnosti udeležencev v prometu in zagotavljanju osnovne prometne infrastrukture.

Različica »brez« investicije pomeni, da Mestna občina Ptuj, Občina Markovci in Občina Gorišnica ne pristopijo k projektu Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju in črpanju sredstev EU, ki so namenjena trajnostni mobilnosti. Pomeni, da se gradnja kolesarske povezave ne izvede ter s tem ne vzpostavi varnega in udobnega odseka mreže regionalnih kolesarskih povezav. Prav tako z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.



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

### **Različica »z« investicijo**

Različica »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj, Občina Markovci in Občina Gorišnica pristopijo k projektu Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 3 Ptuj - Markovci - Gorišnica. 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 3 Ptuj - Markovci - Gorišnica.

#### **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, Občina Markovci in Občina Gorišnica 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, Občini Markovci in Občini Gorišnica. 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 3 Ptuj - Markovci - Gorišnica izhaja iz gospodarskih, turističnih, kulturnih in oskrbnih ter naravovarstvenih značilnostih območja.

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

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev, kar posredno vpliva na večjo rast prebivalstva z vidika poselitve in možnost razvoja ter zaposlovanja.
- dvig kvalitete življenja občanov Mestne občine Ptuj, Občina Markovci in Občina Gorišnica.
- 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 upokojniki.
- urejena prometna infrastruktura bo privabila številne turiste, ki se bodo lahko posluževali športne, kulinarčne in turistične ponudbe Mestne občine Ptuj, Občina Markovci in Občina Gorišnica.

Iz vseh navedenih razlogov bi z izvedbo predlagane investicije v izgradnjo regionalne kolesarske povezave odsek 3 Ptuj - Markovci - Gorišnica pridobila le-ta še širši regionalni pomen.

### Ekonomski pomen izgradnje regionalne kolesarske povezave

Investicija v izgradnjo regionalne kolesarske povezave odsek 3 Ptuj - Markovci - Gorišnica 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, Občine Markovci in Občine Gorišnica ter ostalih sosednih naselij. Tako se bo povečal obisk turističnih znamenitosti, ki jih nudijo občine in sosednje občine.
- lažje bo vzdrževanje in čiščenje kolesarske steze.
- zaradi urejene prometne infrastrukture bodo naselja ter same 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 3 Ptuj - Markovci - Gorišnica bo naselja Mestne občine Ptuj, Občine Markovci in Občine Gorišnica 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
<b>Nuška GAJŠEK</b>	univ. dipl. politologinja	13	županja	Odgovorna oseba investitorja – vodilni partner
<b>Alen JEVTOLIČ</b>	magister upravnih ved	10	dir. občinske uprave	Nadzor nad izvedbo projekta
<b>Andrej TRUNK</b>	dipl. inž. prom.	17	vodja oddelka za gospodarske dejavnosti	Vodja investicijskega projekta – vodilnega partnerja
<b>Milan GABROVEC</b>	Prof. razrednega pouka	31	župan	Odgovorna oseba investitorja –partner
<b>Branko ZORKO</b>	Inženir strojništva	33	Investicije in režijski obrat	Skrbnik investicijskega projekta partnerja
<b>Jožef KOKOT</b>	Srednja strokovna	40	župan	Odgovorna oseba investitorja –partner
<b>Matevž CESTNIK</b>	Diplomirani ekonomist	39	dir. občinske uprave	Skrbnik investicijskega projekta partnerja
<b>Tina ZAMUDA</b>	univ. dipl. ekonomistka	17	višja svetovalka	Vodenje in koordiniranje projektov
<b>Tadej ZOREC</b>	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	
<b>Ime in priimek:</b>	Andrej TRUNK
<b>Izobrazba in položaj:</b>	dipl. inž. prom., vodja oddelka
<b>Področje dela:</b>	Vodja oddelka za gospodarske dejavnosti
<b>Delovne izkušnje (leta):</b>	17 let
<b>Izkušnje na primerljivih projektih (naziv investicije, vrednost in kdaj je bila zaključena):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cesta Podvinci: 640.000,00 EUR</li> <li>• Ureditev mestne tržnice: 5.370.000,00</li> <li>• Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj - odsek 1: 406.000,00 EUR</li> <li>• Investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture v Mestni občini Ptuj: 1.087.000,00 EUR</li> <li>• Cesta Žabjak: 400.000,00 EUR</li> </ul>
<b>Splošno:</b>	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 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica v dolžini 12.068 m

Finančni kazalniki – mejniki

Tabela 6: Finančni kazalniki - mejniki

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

## 2.6 Prikaz ocenjene vrednosti investicije s predvideno finančno konstrukcijo

Tabela 7: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v tekočih cenah

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00	3.750,28
2.	Projektna dokumentacija	137.398,99	168.275,58
3.	Odkup zemljišč	258.833,21	269.667,42
4.	Gradnja	2.449.490,00	2.988.377,80
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	49.756,00	60.702,32
6.	Informiranje in obveščanje	1.229,52	1.500,01
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>2.899.781,72</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>592.491,69</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>3.492.273,41</b>



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	<b>1.625.851,86</b>	0,00	723.100,33	902.751,53	46,56%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>406.462,96</b>	0,00	180.775,08	225.687,88	11,64%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	<b>465.150,00</b>	12.267,65	37.980,82	414.901,53	13,32%
Občina Gorišnica – Upravičeni stroški	<b>229.170,61</b>	16.827,61	146.055,12	66.287,88	6,56%
Občina Markovci – Upravičeni stroški	<b>173.146,29</b>	18.153,82	107.703,25	47.289,22	4,96%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	<b>224.063,91</b>	2.698,89	8.355,78	213.009,24	6,42%
Občina Gorišnica – Neupravičeni stroški	<b>195.531,50</b>	3.702,07	99.393,51	92.435,92	5,59%
Občina Markovci – Neupravičeni stroški	<b>172.896,28</b>	3.993,84	119.725,63	49.176,81	4,95%
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.492.273,41</b>	<b>57.643,88</b>	<b>1.423.089,52</b>	<b>2.011.540,01</b>	<b>100,00%</b>

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

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bodo občine za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica« črpale iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 2.032.314,82 EUR.

Občine bodo za investicijo zagotovile sredstva v višini 867.466,90 EUR za upravičene stroške in 592.491,69 EUR za neupravičene stroške.



## 2.7 Zbirni prikaz rezultatov izračuna upravičenosti investicije

Po ekonomski analizi sta izračuna upravičenosti projekta sledeča:

EIRR=	<b>8,07%</b>	ENSV=	<b>3.645.333</b>
RNSV=	<b>1,14</b>	DVI=	<b>8,80</b>

Obrazložitev:

- Ekonomska neto sedanja vrednost ima oznako ENSV,
- V osnovnem izračunu je ENSV pozitivna in znaša 3.645.333 EUR,
- Interna stopnja donosa ima oznako EIRR, je pozitivna in znaša 8,07%, kar pomeni, da je donosnost projekta višja od uporabljene diskontne stopnje in je izvedba projekta s tega izračuna ekonomsko upravičena in nam pove, da vsaka enota vložnega kapitala ustvari 0,0807 enote akumulacije.
- Doba vračanja investicije je 8,80 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 114,00% enako velikega projekta.



## 3 OSNOVI PODATKI O INVESTITORJIH

### 3.1 Predstavitev sodelujočih občin

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

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

### 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 km<sup>2</sup>, kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 8 četrtnih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg- Turnišče, Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

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

Osnovni podatki:

- površina Mestne občine Ptuj je 66,7 km<sup>2</sup>,
- število prebivalcev v Mestni občini Ptuj je 23.443 (2019),
- nadmorska višina je 232 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Mestna občina Ptuj obsega 6.309 hišnih števil v desetih naseljih in v osmih četrtnih skupnostih,

- naselja v Mestni občini Ptuj: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja,
- 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

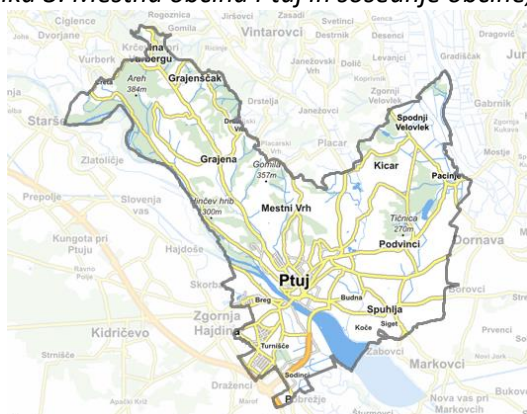


Tabela 9: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2018-2020

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



<b>Število registriranih brezposelnih oseb</b>	827	72.395
<b>Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)</b>	1.457,37	1.681,55
<b>Število podjetij</b>	2.318	200.174
<b>Število stanovanj, stanovanjski sklad</b>	9.866	852.181
<b>Število osebnih avtomobilov</b>	13.092	1.143.150
<b>Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)</b>	11.078	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 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
<b>Skupaj za Mestno občino Ptuj</b>	<b>10.016</b>	<b>23.443</b>

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

### 3.3 Podatki o projektnem partnerju – Občina Markovci

Občina Markovci je bila ustanovljena 17. 12. 1998 v skladu z Zakonom o lokalni samoupravi. Leži v vzhodni Sloveniji v delu imenovanem Ptujsko polje in meri 2.980 hektarjev. Markovska občina meji na zahodu na Mestno občino Ptuj (naselje Spuhlja), na severu na Občino Dornava, vzhodno na občino Gorišnica in južno na občino Videm pri Ptujju. Občino sestavljajo naselja Borovci, Bukovci, Markovci, Nova Vas Pri Markovcih, Prvenci, Sobetinci, Stojnci, Strelci in Zabovci. Središče občine je v Markovcih.

Osnovni podatki:

- površina Občine Markovci je 29,8 km<sup>2</sup>,
- število prebivalcev v Občini Markovci je 4.014 (2019),
- nadmorska višina je 222 m,



- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Občina Markovci obsega 1.309 hišnih števil v devetih naseljih<sup>1</sup>,
- naselja v Občini Markovci: Borovci, Bukovci, Markovci, Nova Vas Pri Markovcih, Prvenci, Sobotinci, Stojnci, Strelci, Zabovci.

Slika 4: Pogled na center Občine Markovci



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

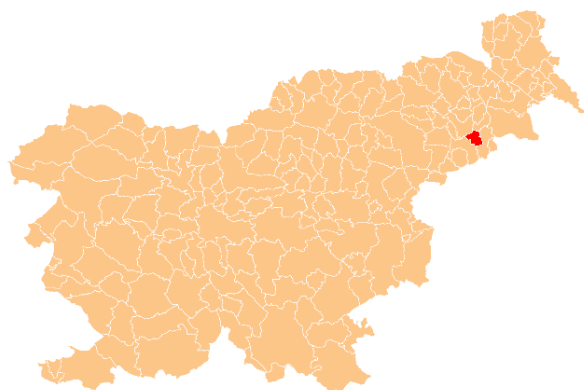


Tabela 11: Statistični podatki Občine Markovci za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
<b>Površina km<sup>2</sup></b>	29,8	20.273
<b>Število prebivalcev</b>	4.014	2.089.310
<b>Število moških</b>	1.969	1.045.835
<b>Število žensk</b>	2.045	1.043.475

1

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





<b>Naravni prirast</b>	14	-900
<b>Skupni prirast</b>	16	14.028
<b>Število vrtcev</b>	1	968
<b>Število otrok v vrtcih</b>	174	87.147
<b>Število učencev v osnovnih šolah</b>	359	186.328
<b>Število dijakov (po prebivališču)</b>	136	73.110
<b>Število študentov (po prebivališču)</b>	117	75.991
<b>Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)</b>	1.817	845.454
<b>Število samozaposlenih oseb</b>	204	90.163
<b>Število registriranih brezposelnih oseb</b>	105	72.395
<b>Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)</b>	1.481,09	1.681,55
<b>Število podjetij</b>	291	200.174
<b>Število stanovanj, stanovanjski sklad</b>	1.356	852.181
<b>Število osebnih avtomobilov</b>	2.241	1.143.150
<b>Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)</b>	944	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 12: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Markovci za leto 2018-2019

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
<b>Borovci</b>	116	302
<b>Bukovci</b>	349	981
<b>Markovci</b>	190	495
<b>Nova vas pri Markovcih</b>	140	407
<b>Prvenci</b>	76	237
<b>Sobetinci</b>	59	167
<b>Stojnci</b>	292	829
<b>Strelci</b>	34	103
<b>Zabovci</b>	180	493
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.436</b>	<b>4.014</b>

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 projektnem partnerju – Občina Gorišnica

Občina Gorišnica se razteza med ravninskim in haloškim gričevnatim svetom, ki ga ločuje in hkrati povezuje reka Drava. Na površini 29 km<sup>2</sup> živi približno 3.978 prebivalcev. V ravninskem delu je najpomembnejša gospodarska panoga poljedelstvo, v hribovitem pa sadjarstvo in vinogradništvo, ki izhajata iz bogate, večstoletne tradicije. Tod so živeli in ustvarjali že Kelti in Iliri, nato Rimljani in drugi. Na to nas opozarjajo zgodovinski viri, arheološke najdbe, dediščina šeg in navad in kulturnozgodovinski spomeniki.



Osnovni podatki:

- površina Občine Gorišnica je 29 km<sup>2</sup>,
- število prebivalcev v Občini Gorišnica je 4.069 (2019),
- nadmorska višina je 210 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- Občine Gorišnica obsega 1.341 hišnih števil v enajstih naseljih<sup>2</sup>,
- naselja v Občini Gorišnica: Cunkovci, Formin, Gajevci, Gorišnica, Mala vas, Moškanjci, Muretinci, Placerovci, Tivolci, Zagojčiči, Zamušani.

Slika 6: Dominkova domačija v Gorišnici zgrajena v panonskem slogu



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

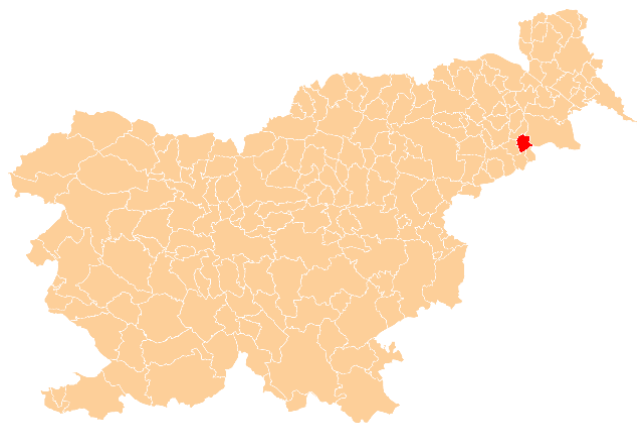
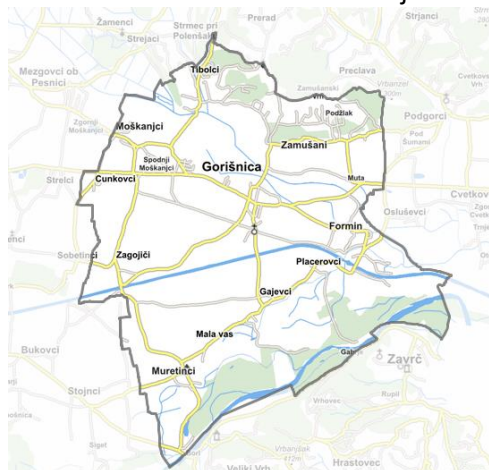


Tabela 13: Statistični podatki Občine Gorišnica za leto 2018-2019

Podatki za leto 2018/2019	Občina	Slovenija
<b>Površina km<sup>2</sup></b>	29	20.273

2

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



Število prebivalcev	4.069	2.089.310
Število moških	2.070	1.045.835
Število žensk	1.999	1.043.475
Naravni prirast	-19	-900
Skupni prirast	44	14.028
Število vrtcev	1	968
Število otrok v vrtcih	182	87.147
Število učencev v osnovnih šolah	358	186.328
Število dijakov (po prebivališču)	177	73.110
Število študentov (po prebivališču)	139	75.991
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	1.729	845.454
Število samozaposlenih oseb	168	90.163
Število registriranih brezposelnih oseb	125	72.395
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.420,68	1.681,55
Število podjetij	254	200.174
Število stanovanj, stanovanjski sklad	1.396	852.181
Število osebnih avtomobilov	2.209	1.143.150
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	1.020	747.535

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2018/2019.

Tabela 14: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Gorišnica za leto 2018-2019

Naselje	Število gospodinjstev (2018)	Število prebivalcev (2019)
Cunkovci	34	100
Formin	125	367
Gajevci	106	303
Gorišnica	325	844
Mala vas	85	255
Moškanjci	272	713
Muretinci	123	433
Placerovci	54	147
Tibolci	76	200
Zagojčiči	56	170
Zamušani	183	537
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.439</b>	<b>4.069</b>

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



### 3.5 Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

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



### 3.6 Podatki o upravljavcu

UPRAVLJAVEC			
<b>Naziv:</b>	MESTNA OBČINA PTUJ	OBČINA MARKOVCI	OBČINA GORIŠNICA
<b>Naslov:</b>	Mestni trg 1, 2250 Ptuj	Markovci 43, 2281 Markovci	Gorišnica 83 A, 2272 Gorišnica
<b>Odgovorna oseba:</b>	NUŠKA GAJŠEK, županja	Milan GABROVEC, prof., župan	Jožef KOKOT, župan
<b>Telefon:</b>	02 748 29 99	02 / 788 88 80	02 / 743 11 10
<b>Telefaks:</b>	02 748 29 98	02 / 788 88 81	02 / 743 11 20
<b>E-pošta:</b>	<a href="mailto:obcina.ptuj@ptuj.si">obcina.ptuj@ptuj.si</a>	<a href="mailto:tajnistvo@markovci.si">tajnistvo@markovci.si</a>	<a href="mailto:obcina@gorisnica.eu">obcina@gorisnica.eu</a>
<b>Davčna številka:</b>	85675237	SI57234213	SI 81877790
<b>Transakcijski račun:</b>	SI56 0129 6010 0016 538, Uprava Republike Slovenije za javna plačila	SI56 0136 8010 0017 763, Uprava Republike Slovenije za javna plačila	SI56 0122 8010 0016 863, Uprava Republike Slovenije za javna plačila



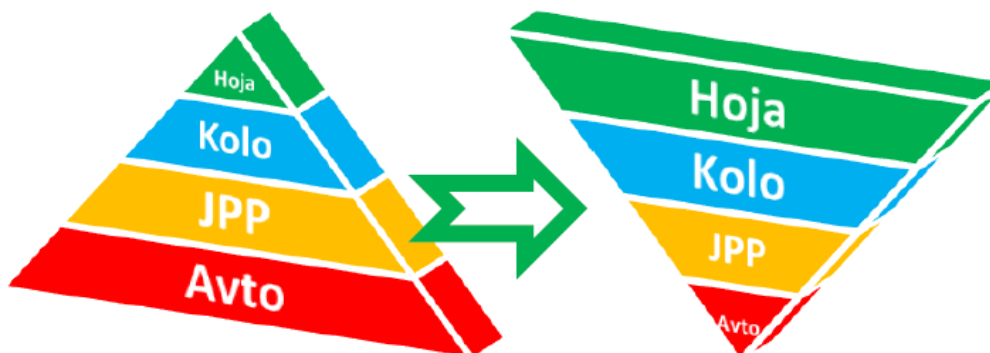
## 4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA

### 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 8: 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 15 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 15: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti

Ciljna skupina	Opis potreb
<b>Neposredna ciljna skupina</b>	
<b>Zaposleni</b>	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
<b>Šolajoči otroci in mladina ter njihovi starši</b>	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>
<b>Prebivalci sosednjih občin, zalednih naselij in povezanih sosesk</b>	<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>
<b>Starejši (aktivni upokojenci)</b>	<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>
<b>Obiskovalci</b>	<p>Mobilnost med prometnimi vozlišči in objekti v Mestni občini Ptuj, Občini Markovci in Občini Gorišnica in obratno - dostop s kolesom do avtobusne postaje</p>
<b>Posredni deležniki</b>	
<b>Mestna občina Ptuj, Občina Markovci in Občini Gorišnica – kot institucije</b>	<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>
<b>Podjetja</b>	<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 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica poteka skozi tri občine, in sicer:

- Občina Gorišnica,
- Občina Markovci in
- Mestna občina Ptuj.

#### **Prikaz trenutnega stanja trase od Ptuja do Gorišnice**





*Slika 9: Lokalna cesta LC 328121*



*Slika 10: Glavna cesta G1-2/0250, ki poteka skozi naselje Borovci*





*Slika 11: Glavna cesta G1-2/0250*



*Slika 12: Lokalna ceste LC 076101*





*Slika 13: Lokalna cesta LC 102024*



*Slika 14: Poljska pot ob železnici št. 40*





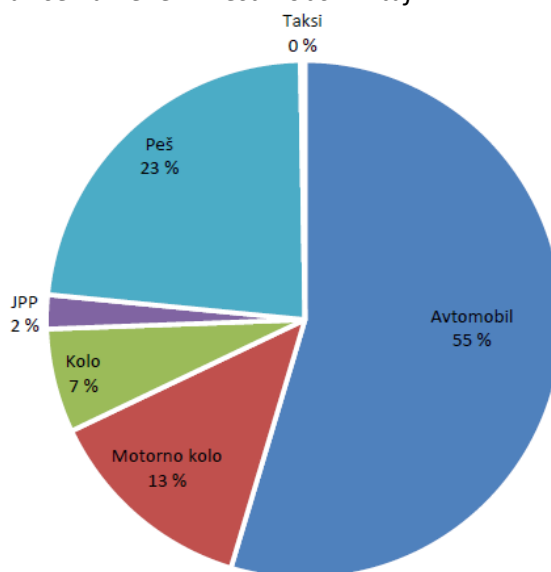
#### 4.3.2 Potovalne navade

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 %.

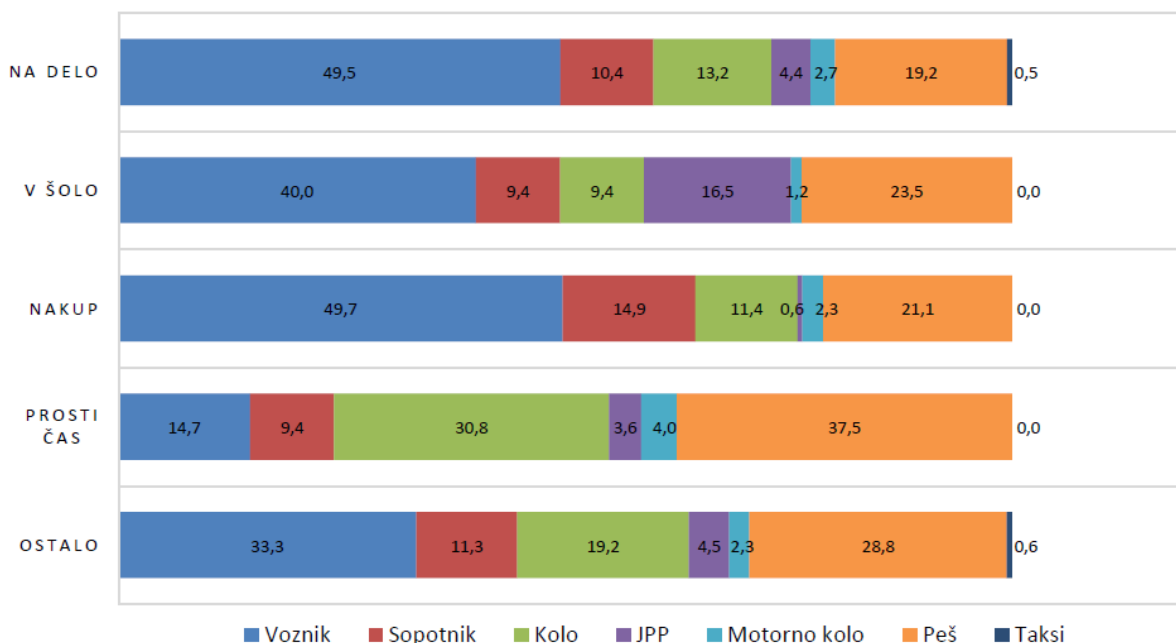
Slika 15: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj



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 15). 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.

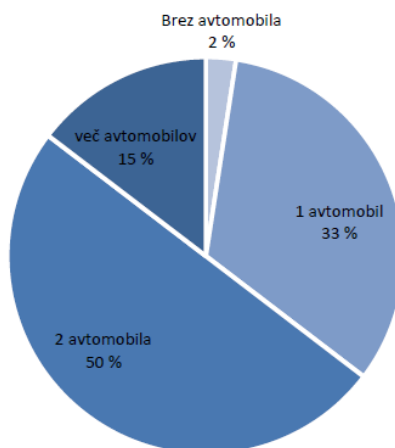


Slika 16: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj



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 17: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj



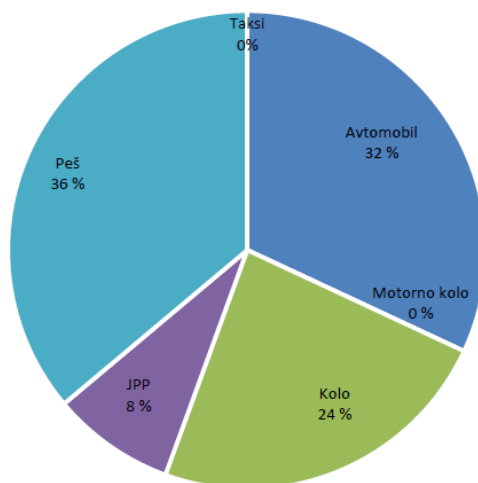
Ta odstotek je v bolj oddaljenih četrtinah skupnosti še izrazitejši in znaša dobri dve tretjini, pri čemer gospodinjstev brez osebnega avtomobila tako rekoč ni, kar kaže na veliko odvisnost okoliških prebivalcev od osebnega avtomobila.

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



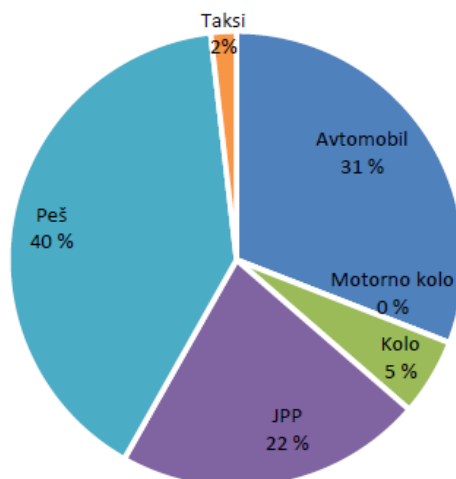
skupaj 60 %. Tudi delež javnega potniškega prometa (JPP) je z 8 % precej nad povprečjem celotne populacije, ki znaša le 2 % (slika 18).

Slika 18: 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 19).

Slika 19: 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, Občino Markovci in Občino Gorišnica za zagotavljanje dnevne mobilnosti med Ptujem kot regijskim središčem z izobraževalnimi, upravnimi, storitvenimi dejavnostmi, z zalednimi gravitacijskimi naselji



in sosednjima občinama. Smiselna, varna in udobna kolesarska povezava bo zagotavljala zvezno povezavo središčnega mestnega naselja Ptuj s sosednjima občinama, iz katerih potekajo dnevne migracije v središče regionalnega pomena. Kolesarska povezava se navezujejo na cilje Celostne prometne strategije Mestne občin Ptuj, ki je bila sprejeta v letu 2017. Kolesarska povezava vključuje območje 3 občin v Spodnjem Podravju (Mestna občina Ptuj, Občina Markovci in Občina Gorišnica). Začetek kolesarske povezave je v naselju Ptuj, ki je mestno naselje Mestne občine Ptuj. V predmetni operaciji se predvidena vzpostaviti 12.068 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, Občine Markovci in Občine Gorišnica.

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

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

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

1. Zagotavljanje trajnostne mobilnosti s pospeševanjem ukrepov, ki:



- zmanjšujejo potrebo po stroških gospodinjstev, povezanih z individualno motorizirano mobilnostjo,
- zmanjšujejo varnostna in okoljska tveganja individualne motorizirane mobilnosti,
- dvigujejo »ambientalno« privlačnost z vračanjem mesta (javnih površin) pešču in kolesarju,
- zmanjšujejo potrebo po velikih investicijskih proračunskih sredstvih v občutno širitev kapacitet cestnega omrežja v samem mestu.

## 2. Zagotavljanje ekonomske aktivnosti mesta z ukrepi:

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

### Vrsta investicije

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

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

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

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

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





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

- Vzpostavlja kolesarske povezave kot alternativo motoriziranemu prometu za vsakodnevno migracijo med mestnim središčem, zalednimi naselji in sosednjima občinama;
- Posredno spodbuja večjo uporabo mehkih oblik mobilnosti, vključno z javnim potniškim prometom;
- Posredno na dolgi rok prispeva k zmanjševanju izpustov CO<sub>2</sub> v mestu Ptuj in posredno tudi v drugih urbanih središčih kamor zaradi zaposlitve, šolanja ali drugih opravkov dnevno migrira okrog 916 občanov Mestne občine Ptuj, Občine Markovci in Občine Gorišnica.

**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 Ptujja 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 prenove 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 prioriteta, ki se nanašajo na urbani razvoj in razvoj prometnih sistemov. Cilji projekta temeljijo na istih izhodiščih in načelih kot osnutek SPRS.

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

Naložba je skladna z vizijo Strategije razvoja prometa v RS v Sloveniji po zagotavljanju trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe prebivalstva Slovenije. Hkrati uvajanje spremljajoče kolesarske opreme dopolnjuje usmeritve razvoja cestne infrastrukture iz resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030, ki težijo k zagotavljanju ustreznega standarda dostopnosti, okoljevarstvenih zahtev in varnosti v prometu. Predmetna naložba povečuje izbiro pri dostopnosti zalednih naselij ter z okoljsko sprejemljivejšo obliko mobilnosti predstavlja alternativo motoriziranemu prometu.

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

*Tabela 16: Zagotavljanje skladnosti projekta z investicijskim področjem III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti*

Prispevek		Utemeljitev
1	Učinek na gospodarsko rast in delovna mesta	<p><b>Neposreden:</b> Ocenjen je manjši neposreden gospodarski učinek, ki bo zaznan pri podjetjih vključenih v pripravo projekta, izvedbo gradbenih del in kasneje vzdrževanje.</p> <p><b>Posreden učinek:</b> Pričakovan je pomemben posreden gospodarski učinek zaradi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- izboljšanja konkurenčnosti območja občin z vidika kakovostnega in sodobnega infrastrukturnega okolja in dvig privlačnosti za turizem;</li> <li>- znižanja stroškov prihoda na delo oz. krepitev zdravja zaposlenih (znižanje bolniškega staleža);</li> <li>- priložnosti za razvoj mikro / socialnega podjetništva na področju podpore kolesarjem (servisi, prevoz, prodaja opreme..).</li> </ul>



2	Učinek na razvoj človeškega potenciala	<p><b>Neposreden:</b> Ocenjen je manjši neposreden učinek na krepitev tehničnih in upravljaljskih kadrovskega kompetenc oseb in strokovnjakov, ki bodo neposredno vključeni v zasnovo, organiziranje in izvajanje projekta.</p> <p><b>Posreden učinek:</b> Pričakovan učinek na razvoj človeškega kapitala je možen zaradi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- spodbujanja aktivnega življenjskega sloga zaradi povečanega kolesarjenja,</li> <li>- novih zaposlitvenih priložnosti v sektorju kolesarstva,</li> <li>- možnosti druženja in socializacije občanov – skupnost kolesarjev.</li> </ul>
3	Vpliv na okolje	<p><b>Posreden učinek:</b> Povečan delež kolesarskega prometa bo imel v povezavi z zmanjšanjem avtomobilskega osebnega prometa ugoden vpliv na izboljšanje stanja okolja, v povezavi manjšimi emisijami trdnih delcev in CO<sub>2</sub>. Manjše emisije bodo ugodno 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><b>Neposreden učinek:</b> Z načrtovanim projektom se bodo izboljšale trajnostne prometne povezave na območju in prometna dostopnost bližnjih naselij ter nanje povezanih sosesk in drugih naselij z mestnim središčem Ptuja.</p> <p><b>Posreden učinek:</b> Ureditve znotraj mesta bodo povečale atraktivnost urbanega območja Ptuja</p>
5	Sinergijski učinek med nameni iz prvih štirih točk (1-4)	<p><b>Pomemben sinergijski učinek:</b> Vsi navedeni učinki so medsebojno povezani in soodvisni. Projekt s sodobnejšo infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti izboljšuje dostopnost, podobo prostora, stanje okolja ter krepi konkurenčnost območja Mestne občine Ptuj, Občine Markovci in Občine Gorišnica 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"> <li>- ureditev površin za pešce,</li> <li>- rekonstrukcije cest za izboljšanje varnosti udeležencev v prometu.</li> </ul>
7	Sinergijski učinek glede regionalne celovitosti, razvojne specializacije in med	<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>



	<b>regionalnega sodelovanja</b>	
<b>8</b>	<b>Učinek na vložena finančna sredstva</b>	Investicijska vrednost je sorazmerna glede na predlagane aktivnosti znotraj projekta.

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

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

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

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

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

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

Tabela 17: Cilji in ciljne vrednosti za steber »Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja«

Cilji			Ciljne vrednosti
Izboljšanje kolesarjenja	pogojev z	za izgradnjo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2021</li> </ul>



Cilji	Ciljne vrednosti
<b>kolesarskega omrežja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, bolnišnico, zdravstveni dom in dom upokojencev</li> </ul>
<b>Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak</li> <li>• Preureditev obstoječih železniških podhodov tako, da bodo prijaznejši kolesarjem (izvedba klančin)</li> <li>• Odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do leta 2019</li> </ul>
<b>Izboljšanje pogojev za parkiranje koles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in izbranih javnih ustanovah ter ob osrednji avtobusni in železniški postaji, pri čemer je treba upoštevati tudi skiroje) do leta 2021</li> <li>• Ureditev minimalno ene varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj starega mestnega jedra do leta 2019 in še dodatne do konec leta 2021</li> <li>• Ureditev stojal za kolesa (prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah – v skladu s katalogom urbane opreme), pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj sto dodatnih stojal in kolesarnic</li> </ul>
<b>Vzpostavitev možnosti izposoje koles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> </ul>
<b>Promocija kolesarjenja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)</li> </ul>



## **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 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica vključuje izgradnjo kolesarske infrastrukture, skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah. Z vidika vrste infrastrukture gre za javno komunalno infrastrukturo skupne rabe, ki je namenjena vsem uporabnikom brezplačno. Stroške za tekoče in investicijsko vzdrževanje krijejo občinski proračuni vključenih občin.

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

- urejanje javnih poti, površin za ceste in zelenih površin,
- urejanje in vzdrževanje občinskih cest.

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

- vzdrževanje občinskih javnih cest.

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 Markovci je Cestno podjetje Ptuj d.d.. Upravljavec javnih cest v Občini Gorišnica je Cestno podjetje Ptuj d.d..



Tabela 18: Preglednica javnih elementov projekta

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

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

### 5.1 Storitve in projekcija uporabe infrastrukture za kolesarje

Storitev:	Kolesarska infrastruktura v skupni dolžini 12.068 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. 916 kolesarjev na dan, ki je primeren za kolesarjenje (upoštevani uporabnik in ne število njegovih dnevni voženj po povezavi).

Projekcija števila uporabnikov kolesarskega omrežja na kolesarski povezavi.

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



- Pričakovano izrabo merimo v oceni povprečnega števila kolesarjev na dan, primeren za kolesarjenje na predmetni trasi;
- Ločimo dve ciljni skupini:
  - o Dnevne migrante na delo in v šolo, ki s kolesom dostopajo do avtobusne postaje ali železniške postaje na Ptuju, ter avtobusnih ali železniških postaj v Občini Markovci in Občini Gorišnica 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 3.792 oseb smo ocenili na podlagi analize podatkovne baze SURS o številu delovno aktivnih oseb (medobčinski delovni migranti – 2.762 oseb) in številu dijakov po njihovem kraju prebivališča (Občine Markovci in Gorišnica – 313 dijakov) ter podatka o številu osnovnošolcev po kraju bivanja (Občina Markovci in Gorišnica – 717 osnovnošolcev) za leto 2020 oz. v šolskem letu 2019/2020;
- Število starejše populacije (starejši nad 65 let) v obsegu 6.632 izhaja iz podatka SURS za leto 2020 o številu in starostni strukturi stalnega prebivalstva v Mestni občini Ptuj, Občini Markovci in Občini Gorišnica;
- 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 916 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 1.832.

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 1,99 % ter s tem k ekonomski upravičenosti projekta.

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





Tabela 19: Prikaz izračuna števila uporabnikov nove kolesarske povezave

<b>A. OCENA DNEVNIH MIGRANTOV NA DELO IN V ŠOLO</b>	
<b>Potencial dnevnih migrantov na delo ali v šolo na območju Mestne Občine Ptuj, Občine Markovci in Občine Gorišnica (v, iz in znotraj občin)</b>	3.792
<b>Delež potencialnih kolesarjev</b>	20%
<b>Delež uporabnikov infrastrukture na trasi</b>	33 % potencialnih kolesarjev kolesari po predmetni kolesarski povezavi
<b>Ocena povprečnega št. uporabnikov na dan</b>	253
<b>B. OCENA UPORABNIKOV STAREJŠIH OD 65 LET za potrebe dnevne oskrbe v mestu oz. nakupovalnih središčih ali dnevno rekreacijo)</b>	
<b>Število prebivalcev naselju (SUR5 2020, H1)</b>	Ptuj: 5.140 Markovci: 731 Gorišnica: 761
	SKUPAJ: 6.632
<b>Delež potencialnih kolesarjev oz. pešcev</b>	20 %
<b>Delež uporabnikov infrastrukture na trasi</b>	50 % potencialnih kolesarjev kolesari po predmetni kolesarski povezavi
<b>Ocena povprečnega št. uporabnikov na dan</b>	663
<b>SKUPAJ OCENA ŠTEVILA UPORABNIKOV/ DAN</b>	916



## 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 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica, poteka predvidena kolesarska povezava skozi tri občine, in sicer Mestno občino Ptuj ter Občini Markovci in Gorišnica. Povezava poteka med mestom Ptuj in naseljem Zamušani, skozi naselje Borovci, Moškanjci in Gorišnica. Skupna dolžina kolesarske povezave je 12.068 m. Celotna trasa je razdeljena na 9 odsekov. Dodatno je trasa razdeljena med občinami. Štirje odseki so v Mestni občini Ptuj, en odsek v Občini Markovci in štirje odseki v Občini Gorišnica.

Trase pododsekov potekajo večji del po na novo urejenih poteh, deloma pa po obstoječih poteh. Na novo urejene poti potekajo ob glavni cesti G1-2/0249, lokalnih cestah LC 326121, LC 076101, LC 602701 in LC 102021. Del trase poteka tudi po lokalni cesti LC 102021.

### 6.1 Namen gradnje

V planu je izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Markovci – Gorišnica, Odsek 3, 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 sosednjima občinama.

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:



## **MESTNA OBČINA PTUJ**

### **Odsek 1:**

Potek kolesarjev po obstoječi dvostranski enosmerni kolesarski stezi, se na začetku odseka navezuje na predvideno kolesarsko stezo na Rogozniški cesti, ki ga izdeluje PROINFRA inženirski biro d.o.o., projekt št. 65. Na koncu se odsek navezuje na odsek Ptuj 2.

### **Odsek 2:**

Odsek 2 je razdeljen na 2 pododseka v skupni dolžini 263 m.

#### **Pododsek 1:**

Izvede se brv čez potok Rogoznica širine 3,5 m in dolžine 20 m. Kolesarska steza poteka ob regionalni cesti R3-713/4910 v dolžini 47 m. Pred brvjo se pododsek naveže na odsek 1 oziroma na obstoječo dvostransko enosmerno kolesarsko stezo. Za potrebe navezave na obstoječo kolesarsko stezo se uredi enosmerni kolesarski prehod preko regionalne ceste R3-713/4910. Odsek se nadaljuje z pododsekom 2.

#### **Pododsek 2:**

Izvede se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,0 m na pločniku, ki poteka ob regionalni cesti R3-713/4910 v dolžini 216 m. Na začetku se pododsek naveže na pododsek 1. Ob kolesarski stezi se po potrebi višinsko uredijo dovozi in na več se prestavi ograja, nova ograja se izbere v skladu z zahtevami naročnika in lastnika. Na km 0+460 do 0+440 se zaradi prostorskih omejitev izvede lokalna zožitev, do obstoječega objekta. Pododsek se na koncu naveže na odsek 3.

### **Odsek 3:**

Odsek 3 je razdeljen na 3 pododseke v skupni dolžini 1.519 m.

#### **Pododsek 1:**

Izvede se enostranska dvosmerna kolesarska pot širine 2,5 m, ki poteka ob regionalni cesti R3-713/4910 v dolžini 313 m. Na km 0+720 kolesarska pot prečka obstoječ vodovodni objekt. Objekta se višinsko ne prilagaja, vendar se izvede kolesarska steza pred in za objektom na enakem višinskem nivoju kot objekt. Na km 0+730 do 0+765 se zaradi prostorskih in višinskih omejitev izvede enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,0 m na pločniku. Na km 0+870 se uredijo parkirišča pred cvetličarno. Prav tako se izvede dvosmerni kolesarski prehod na km 0+880. Na začetku se pododsek naveže na odsek 2 in na navezavi odseka kolesarska pot prečka lokalno cesto LC 328102. Na koncu se pododsek naveže na pododsek 2 in na navezavi odseka kolesarska pot prečka lokalno cesto LC 328102.

#### **Pododsek 2:**

Izvede se dograditev obstoječega pločnika in na njem enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,5 m z hodnikom za pešce širine 1,45 m, ki poteka ob regionalni cesti R3-713/4910 v dolžini 161 m. Na začetku se pododsek naveže na pododsek 1. Na km 0+980 se izvede dvosmerni kolesarski prehod.



Na km 1+000 se zaradi dograditve pločnika za 1,0 m prestavi obstoječ dostop do zemljišč. Na koncu se pododsek naveže na pododsek 3.

#### Pododsek 3:

Izvede se nova enostranska dvosmerna kolesarska pot širine 2,5m, ki poteka ob regionalni cesti R3-731/4910 v dolžini 771 m. Na začetku se pododsek naveže na pododsek 2. Na km 1+140 in 1+900 se izvede dvosmerni prehod za kolesarje. Od km 1+150 do km 1+500 se izvede zemeljski ponikovalni jašek za potrebe odvodnjavanja zalednih vod. Vsi obstoječi dostopi do zemljišč se ohranijo. Pododsek se na koncu naveže na odsek 4.

#### **Odsek 4:**

Odsek 4 je razdeljen na 2 pododseka v skupni dolžini 2.367 m.

#### Pododsek 1:

Izvede se nova enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,5 m, ki poteka ob Lokalni cesti LC 326121 v dolžini 875 m. Pododsek se na začetku naveže na odsek 3. Na km 0+860 m kolesarska steza prečka lokalno cesto LC 326121. Izvede se dvosmerni kolesarski prehod. Vsi obstoječi dostopi do zemljišč se ohranijo. Na koncu se pododsek naveže na pododsek 2.

#### Pododsek 2:

Izvede se nova enosmerna dvostranska kolesarska steza širine 2,5 m, ki poteka ob glavni cesti G1-2/0249 v dolžini 1492 m. Pododsek se na začetku, na lokaciji križišča med lokalno cesto LC 326121 in glavno cesto G1-2/0249 naveže na pododsek 1. Pododsek poteka do občinske meje med Mestno občino Ptuj in Občino Markovci. Na koncu se pododsek naveže na odsek Markovci 1. Vsi obstoječi dostopi do zemljišč se ohranijo.

### **OBČINA MARKOVCI**

#### **Odsek 1:**

Odsek 1 je razdeljen na 2 pododseka v skupni dolžini 3.323 m.

#### Pododsek 1:

Izvede se nova enosmerna dvostranska kolesarska steza širine 2,5 m in enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,0 m, ki poteka ob glavni cesti G1-2/0249 v dolžini 1689 m. Na začetku se odsek naveže na odsek Ptuj 4. V naselju Borovci se ob kolesarski stezi uredijo nove ograje, žive meje. Od km 5+090 do 5+185 se izvede mešana površina za kolesarje in pešce na pločniku, širine 3,5m. Na km 5+120 se na lokaciji obstoječega avtobusnega postajališča uredi postajališče na novo v skladu z pravilnikom o avtobusnih postajališčih. Na mestih, kjer zaradi nove kolesarske steze pride do velikih višinskih razlik med obstoječim terenom in novo kolesarsko stezo se izvede oporni zid z ograjo. Lokacije opornih zidov so razvidne iz grafičnih prilog. Od km 5+610 do 5+780 poteka kolesarska pot na pločniku. Na km 5+590 se izvede dvosmerni prehod za kolesarje. Na km 6+080 se izvede skupinski priključek in dvosmerni prehod za kolesarje. Na km 6+110 kolesarska povezava prečka glavno cesto G1-2/0249 na tem mestu se izvede dvosmerni prehod za kolesarje. Od km 6+115 do km 6+180



kolesarska povezava poteka po obstoječem pločniku širine 1,6 m, uredi se mešana površina za kolesarje in pešce. Po celotni trasi kolesarske steze, ki poteka skozi naselje Borovci se hišni priključki višinsko prilagodijo. Na koncu se pododsek naveže na pododsek 2.

#### Pododsek 2:

Izvede se enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,5 m in enostranska dvosmerna kolesarska pot s souporabo poti za motokultivatorje in traktorje širine 3,5 m, ki poteka ob glavni cesti G1-2/0249 v dolžini 1634 m. Na začetku se pododsek naveže na pododsek 2. Na km 6+180 se izvede dvosmerni prehod za kolesarje in prehod za pešce. Med km 6+310 in 6+210 se v skladu zahtevami presojevalca prometne varnosti izvede otok za umirjanje prometna. Pri projektiranju otoka za umirjanje prometa se upošteva uvozna hitrost 70 km/h in izvozna hitrost 50 km/h. Na območju otoka za umirjanje prometa se zaradi razširitve ceste prestavi obstoječa poljska pot, kot je razvidno iz grafičnih prilog. Na km 6+450 se izvede skupinski priključek in dvosmerni prehod za kolesarje. Od km 6+620 do km 6+910 (meja obdelave) se izvede kolesarska pot s souporabo poti za motokultivatorje in traktorje širine 3,5 m. Prav tako se na km 6+620 izvede dvosmerni prehod za kolesarje. Od km 6+910 do km 7+345 poteka kolesarska povezava po posebnem projektu, ki ni predmet tega projekta. Od km 7+345 do 7+860 se izvede enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,5 m. Na km 7+580 kolesarska povezava prečka občinsko mejo med Občinama Markovci in Gorišnica. Od km 7+860 do 7+915 kolesarska povezava poteka po lokalni cesti LC 102071, uredi se z označbami za souporabo prometnega pasu. Na koncu se pododsek naveže na odsek Gorišnica 1. Vsi obstoječi dostopi do zemljišč se ohranijo.

### **OBČINA GORIŠNICA**

#### **Odsek 1**

Odsek 1 je razdeljen na 2 pododseka v skupni dolžini 1.180 m.

#### Pododsek 1:

Izvede se nova enosmerna dvostranska kolesarska steza širine 2,5 m, ki poteka ob glavni cesti G1-2/0249 v dolžini 597 m. Odsek se na začetku naveže na odsek Markovci 1 pododsek 2. Na koncu se pododsek naveže na projekt krožišče pri Petrolu, ki ga je izdelal City studio d.o.o.. Kolesarje se po projektu krožišče pri Petrolu vodi cca. 136 m do pododseka 2. Vsi obstoječi dostopi do zemljišč se ohranijo.

#### Pododsek 2:

Izvede se nova enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,5 m, ki poteka ob lokalnih cestah LC 076101 in LC 602701 v dolžini 447 m. Na začetku se pododsek naveže na projekt krožišče pri Petrolu, ki ga je izdelal City studio d.o.o.. Med stacionažo 6+425 m in 6+490 m se izvede pločnik za potrebe navezave na projekt krožišče pri Petrolu. Pododsek se na koncu naveže na obstoječo enostransko dvosmerno kolesarsko stezo, odsek Gorišnica 2.

#### **Odsek 2**



Vodenje kolesarjev po obstoječi enostranski dvosmerni kolesarski stezi. Odsek se na začetku naveže na odsek Gorišnica 1, na koncu pa na odsek Gorišnica 3.

### **Odsek 3**

Odsek 3 je razdeljen na 2 pododseka v skupni dolžini 1.941 m.

#### **Pododsek 1:**

Izvede se nova kolesarska pot širine 3,5 m, ki poteka po trasi obstoječe poljske poti v dolžini 1873 m. Kolesarska pot je namenjena souporabi za motokultivatorje in traktorje za potrebe dostopa do kmetijskih obdelovanih površin. Na začetku se pododsek naveže na obstoječo enostransko dvosmerno kolesarsko stezo, odsek Gorišnica 3, za potrebe navezave na kolesarsko stezo se izvedeta dva enostranska kolesarska prehoda, prav tako se na začetku odseka izvede prehod kolesarske steze na kolesarsko pot s souporabo za motokultivatorje in traktorje za potrebe dostopa do kmetijskih obdelovanih površin in prehod iz kolesarske poti s souporabo za motokultivatorje in traktorje za potrebe dostopa do kmetijskih obdelovanih površin na kolesarsko stezo. Na koncu se pododsek naveže na pododsek 2.

#### **Pododsek 2:**

Izvede se enostranska dvosmerna kolesarska steza na pločniku širine 2,0 m, ki poteka ob lokalni cesti LC 102021 v dolžini 68 m. Na začetku se pododsek naveže na pododsek 1, na koncu pa na obstoječi pločnik širine 2,0 m, odsek Gorišnica 4.

### **Odsek 4**

Odsek je razdeljen na 2 pododseka v skupni dolžini 341 m.

#### **Pododsek 1:**

Predvideno je vodenje kolesarjev po obstoječem pločniku širine 2,0 m na katerem je predvidena mešana površina za kolesarje in pešce. Na začetku se pododsek naveže na odsek Gorišnica 3, na koncu pa na obstoječo kolesarsko pot, pododsek 2.

#### **Pododsek 2:**

Predvideno je vodenje kolesarjev po obstoječi kolesarski poti širine 3,5 m v dolžini 298 m. Na začetku se pododsek naveže na pododsek 1.

## **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). Najmanjši uporabljen radij je 4,50m.



#### 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). V večini so uporabljeni vzdolžni skloni spremenljivi za povprečnega kolesarja. Največji uporabljen vzdolžni sklon je 10,00% na dolžini 3,32 m.

#### 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 znaša 2,0%, na bankinah znaša 4%.

#### 6.4.4 Normalni prečni profili

##### **KPP brvi čez potok Rogoznica širine 3,50m**

Odsek Ptuj 2 pododsek 1 (km 0+400 – 0+420)

Robni venec	2 x 0,55m = 1,10m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 3,50m = 3,50m
Skupaj	4,60m

##### **KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00m na pločniku**

Odsek Ptuj 2 pododsek 2 (km 0+430 – 0+650)

Odsek Ptuj 3 pododsek 1 (km 0+730 – 0+765)

Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,20m = 0,20m
Skupaj	3,00m

##### **KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,50m v naselju**

Odsek Ptuj 3 pododsek 1 (km 0+655 – 0+730, 0+765 – 0+965)

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

##### **KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza z hodnikom za pešce na pločniku širine 2,50m (dograditev pločnika)**



Odsek Ptuj 3 pododsek 2 (km 0+985 – 1+130)

Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,50m = 2,50m
Varnostna širina	1 x 0,25m = 0,25m
Varnostna širina	1 x 0,20m = 0,20m
Hodnik za pešce	1 x 1,00m = 1,00m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	4,95m

**KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,50m izven naselja ob regionalni cesti R3 713/4610, lokalni cesti LC 328121 in lokalni cesti LC 076101**

Odsek Ptuj 3 pododsek 3 (km 1+500 – 2+150)

Odsek Ptuj 4 pododsek 1 (km 2+150 – 3+020)

Odsek Gorišnica 1 pododsek 2 (km 8+710 – 9+100)

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

**KPP enostranska kolesarska steza širine 2,50m izven naselja z jarkom ob regionalni cesti R3 713/4610**

Odsek Ptuj 3 pododsek 3 (km 1+150 – 1+500)

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

**KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,50m izven naselja ob glavni cesti G1 2/0250 (na levi strani ceste gledano v smeri stacionaže)**

Odsek Ptuj 4 pododsek 2 (km 3+040 – 4+530)

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+530 – 4+660)

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

**KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00m v naselju Borovci**

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+660 - 4+965, 5+270 - 5+330, 5+870 - 6+045)

Zelenica	1 x 1,50m = 1,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m





Asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,20m = 0,20m
Skupaj	4,00m

#### **KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00m v naselju Borovci**

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+965 - 4+985, 5+005 - 5+090, 5+195 - 5+270, 5+330 - 5+405, 5+435 - 5+480, 5+525 - 5+610, 5+780 - 5+870, 6+045 - 6+110)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m = 0,50m
Zelenica	1 x 1,00m = 1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,20m = 0,20m
Skupaj	4,00m

#### **KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00m z opornim zidom v naselju Borovci**

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+985 - 5+005, 5+405 - 5+435, 5+480 - 5+525)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m = 0,50m
Zelenica	1 x 1,00m = 1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,20m = 0,20m
Skupaj	4,00m

#### **KPP avtobusnega postajališča**

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+120)

Avtobusno postajališče	1 x 3,10m = 3,10m
Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 4,10m = 4,10m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,20m = 0,20m
Skupaj	7,70m

#### **KPP mešane površine za kolesarje in pešce na pločniku širine 3,50m v naselju Borovci**

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+140 - 5+185)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 3,50m = 3,50m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,20m = 0,20m
Skupaj	4,00m



**KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza na pločniku širine 2,00m z opornim zidom v naselju Borovci**

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+610 - 5+780)

Varnostna širina	1 x 0,50m = 0,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m = 2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m = 0,30m
Berma	1 x 0,20m = 0,20m
Skupaj	3,00m

**KPP mešana površina za kolesarje in pešce na pločniku širine 1,60m v naselju Borovci**

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 6+110 - 6+180)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 1,60m = 1,60m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	2,10m

**KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,50m izven naselja ob glavni cesti G1 2/0250**

Odsek Ptuj 4 pododsek 2 (km 3+040 - 4+530)

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+530 - 4+660)

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

**KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,50m izven naselja ob glavni cesti G1 2/0250 (na desni strani ceste gledano v smeri stacionaže)**

Odsek Markovci 1 pododsek 2 (km 6+190 - 6+620, 7+345 - 7+860)

Odsek Gorišnica 1 pododsek 1 (7+920 - 8+505)

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

**KPP kolesarska pot s souporabo poti za motokultivatorje in traktorje širine 3,50m**

Odsek Markovci 3 pododsek 1 (km 9+780 - 11+650)

Berma	2 x 0,75m = 1,50m
Vozišče	1 x 3,50m = 3,50m
Skupaj	5,00m



### **KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza z hodnikom za pešce na pločniku**

Odsek Gorišnica 1 pododsek 2 (km 8+650 - 8+710)

Zelenica	1 x 1,35m = 1,35m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,50m = 2,50m
Varnostna širina	1 x 0,25m = 0,25m
Varnostna širina	1 x 0,20m = 0,20m
Hodnik za pešce	1 x 1,55m = 1,55m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	6,35m

### **KPP enostranska dvosmerna kolesarska pot s souporabo poti za motokultivatorje in traktorje širine 3,50m ob glavni cesti G1 2/0250**

Odsek Markovci 1 pododsek 2 (km 6+620 - 6+910)

Zelenica	1 x 0,75m = 0,75m
Berma	2 x 0,75m = 1,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 3,50m = 3,50m
Skupaj	5,75m

### **KPP mešane površine za kolesarje in pešce na pločniku širine 3,50m ob lokalni cesti LC 102021 (dograditev obstoječega pločnika)**

Odsek Gorišnica 3 pododsek 2 (km 11+650 - 11+720)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 3,50m = 3,50m
Berma	1 x 0,50m = 0,50m
Skupaj	4,00m

## **6.5 Dimenzioniranje voziščne konstrukcije**

Kolesarska steza:

Sloj	Di (cm)
Bitumenski beton BB – obrabna plast	5
Nevezana nosilna plast D	20
Zmrzlinško odporna kamnita posteljica D	30
<b>Skupaj:</b>	<b>55</b>

## **6.6 Predvidena nova voziščna konstrukcija**

Zaradi zagotovitve boljše zmrzlinške odpornosti voziščne konstrukcije in izboljšave nosilnosti temeljnih tal predvidevamo vgradnjo najmanj 30 cm debele plasti zmrzlinško odpornega kamnitega



materiala (posteljice) na območju raščenege terena. Na območju, kjer bo kolesarska steza izvedena v nasipu se lahko kamnita posteljica odstrani, pod pogojem da bo nasip izveden iz (delno) kamnitega materiala in bo na planumu nasipa dosežena nosilnost kot je predvidena za kamnito posteljico..

## **6.7 Konstruktivski elementi**

### **6.7.1 Preddela**

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

Zakoličbo osi je potrebno izvesti na osnovi količbenih podatkov.

### **6.7.2 Pogoji izvedbe nasipov**

Za gradnjo nasipov se zato 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.

## **6.8 Predvideni objekti na trasi**

Na trasi je predvidenih oporni zidov z ograjo v skupni dolžini 244,30 m. Med km 0+400 in 0+420 je predvidena brv čez potok Rogoznica.

### **Brv čez potok Rogoznica**

Brv čez potok rogoznica je predvidena med km 0+400 in 0+420. Brv za kolesarje je predvidena ob obstoječem mostu čez potok Rogoznica. Upoštevani so vsi potrebni odmiki od mostu. Razpon brvi znaša 9,50 m, širina pa 4,50 m.

## **6.9 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, prestavitiv...). 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.



### 6.9.1 Plinovod

Na obravnavanem območju potekajo obstoječi plinovodi. 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. prestavitve 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.

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

### 6.9.2 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.

### 6.9.3 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.

#### 6.9.4 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.

#### 6.9.5 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 pooblaščenim osebam je potrebno omogočiti prisotnost ter strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.

#### 6.9.6 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 pooblaščenim osebam je potrebno omogočiti prisotnost ter strokovni nadzor pri izvedbi del. V nasprotnem primeru investitor odgovarja operaterju za morebitno povzročeno škodo.



## **6.10 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.

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.

## **6.11 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.

#### **Zaščitna ograja za pešce in kolesarje:**

Se predvidi na v območju nove brvi za kolesarje v naselju Ptuj, zaščitna ograje se navezuje na zaščitno ograjo objekta, kateri je obdelan v ločenem načrtu. Minimalni vodoravni odmik od roba kolesarske površine in ograje mora biti najmanj 0,25cm.

#### **Jeklena varnostna ograja:**

Predvidena je demontaža zaključnice obstoječe JVO ograje, pred naseljem Borovci iz smeri Moškanjcev, zaradi potrebe izvedbe priključka k objektom. Odstranjena zaključnica se zamenja z naletno zaključnico.

#### **Lesena varnostna ograja:**

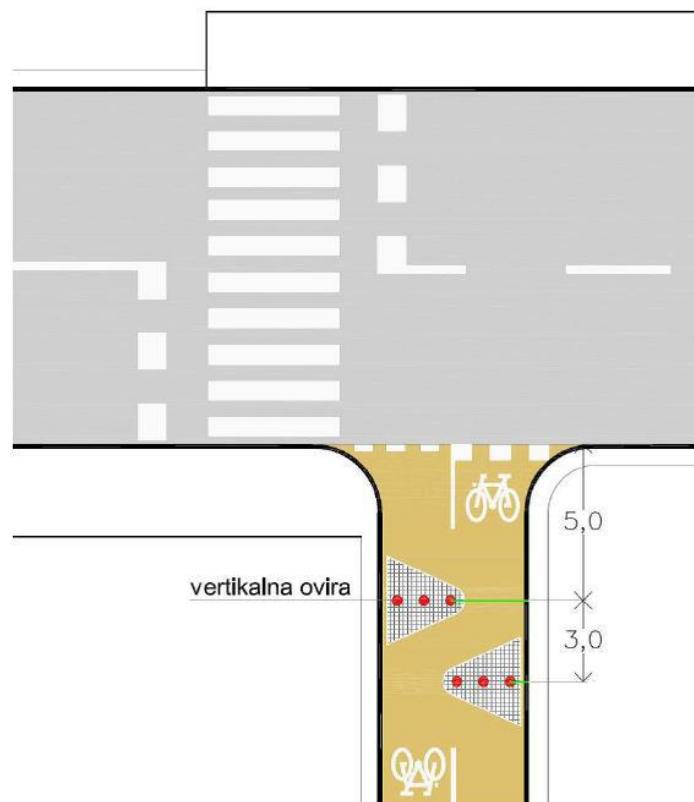
Predvidena je v območjih, kjer je ob kolesarskih površinah visoka brežina. Lokacija je razvidna iz priloženih situacij. Minimalni vodoravni odmik od roba kolesarske površine in ograje mora biti najmanj 0,25cm.

#### **Smerniki:**

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

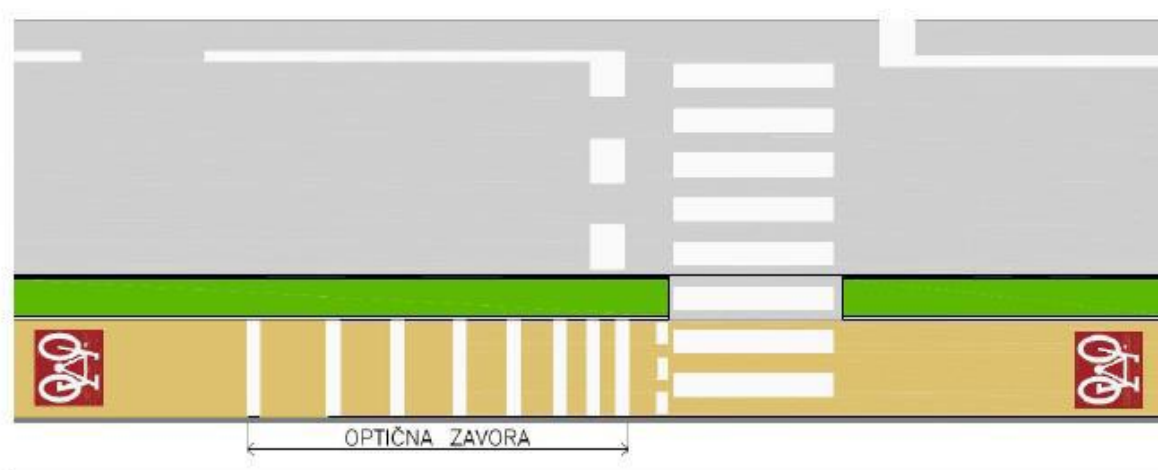
#### **Ukrepi za umirjanje kolesarskih površin:**

Predvideni so ukrepi za umirjanje kolesarskega prometa, kjer se kolesarska pot navezuje na obstoječe vozišče oz. na površine za motorna vozila. Ukrepi se izvedejo s fizičnimi ovirami, diagonalno postavljenimi na vozišče kolesarske površine oziroma kot prometne otoke na kolesarskih površinah. Vertikalne fizične ovire morajo biti postavljene na prometnih otokih ali površinah, ki se v obdelavi ločujejo od vozišča kolesarske površine, in imeti lastnosti, ki so predpisane za vertikalno prometno signalizacijo.



#### Optična zavora

Optična zavora se predvidi pred ukrepom za umirjanje prometa.



#### Ukrepi za umirjanje kolesarskih površin:

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.

Taktilne oznake delimo glede na funkcijo v več različnih skupin in sicer:

- Vodilne oznake, ki slepemu nakažejo bližajoči se prehod za pešce, ter služijo vodenju po prostoru; (bela, rebrast raster).
- Opozorilne oznake, ki naznanjajo, da se približujemo prehodu čez cesto, stopnicam itd., uporabljene so tudi na križišču več poteh; (bela, čepkast raster)

#### **Sistem vodenja kolesarjev:**

Kolesarje vodimo iz smeri Ptuja proti naseljem Borovci, Moškanjci in Zamušani z kašipotnimi tablami, koti je prikazano v situacijah. Iz smeri Zamušanov vodimo kolesarje v smeri proti Ptujju z kašipotnimi tablami za Ptuj, Moškanjci in Borovci. V krožišču pred naseljem Moškanjci je postavljena kašipotna tabla za kolesarje z oddaljenostmi od krajev v bližini.



## **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, Občino Markovci in Občino Gorišnica.

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 20:** Prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov

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

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

## **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 21: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.055,67	3.727,91
2.	Projektna dokumentacija	136.852,07	167.604,48
3.	Odkup zemljišč	255.932,94	266.587,59
4.	Gradnja	2.406.100,31	2.935.442,37
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	48.910,43	59.670,74
6.	Informiranje in obveščanje	1.207,00	1.472,53
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>2.852.058,42</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>582.447,20</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>3.434.505,62</b>

Tabela 22: 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)	1.089,04	1.328,62
2.	Projektna dokumentacija	48.380,49	59.024,21
3.	Odkup zemljišč	63.960,00	68.373,74
4.	Gradnja	915.361,61	1.116.741,16
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	9.232,14	11.263,22
6.	Informiranje in obveščanje	399,80	487,75
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>1.038.423,08</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>218.795,62</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.257.218,70</b>



Tabela 23: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Markovci

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.020,60	1.245,13
2.	Projektna dokumentacija	45.379,45	55.362,93
3.	Odkup zemljišč	131.820,12	136.000,39
4.	Gradnja	697.468,26	850.911,28
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	13.897,05	16.954,41
6.	Informiranje in obveščanje	403,60	492,39
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>889.989,08</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>170.977,45</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.060.966,53</b>

Tabela 24: Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Gorišnica

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	946,03	1.154,16
2.	Projektna dokumentacija	43.092,13	53.217,34
3.	Odkup zemljišč	60.152,82	62.213,46
4.	Gradnja	793.270,44	967.789,93
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	25.781,24	31.453,11
6.	Informiranje in obveščanje	403,60	492,39
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>923.646,26</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>192.674,13</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.116.320,39</b>

## 8.2.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

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

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.055,67
2.	Projektna dokumentacija	136.852,07
3.	Odkup zemljišč	255.932,94
4.	Gradnja	2.406.100,31
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	48.910,43
6.	Informiranje in obveščanje	1.207,00
<b>SKUPAJ</b>		<b>2.852.058,42</b>





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

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.089,04
2.	Projektna dokumentacija	48.380,49
3.	Odkup zemljišč	63.960,00
4.	Gradnja	915.361,61
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	9.232,14
6.	Informiranje in obveščanje	399,8
<b>SKUPAJ</b>		<b>1.038.423,08</b>

Tabela 27: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Markovci

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.020,60
2.	Projektna dokumentacija	45.379,45
3.	Odkup zemljišč	131.820,12
4.	Gradnja	697.468,26
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	13.897,05
6.	Informiranje in obveščanje	403,60
<b>SKUPAJ</b>		<b>889.989,08</b>

Tabela 28: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Gorišnica

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	946,03
2.	Projektna dokumentacija	43.092,13
3.	Odkup zemljišč	60.152,82
4.	Gradnja	793.270,44
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	25.781,24
6.	Informiranje in obveščanje	403,6
<b>SKUPAJ</b>		<b>923.646,26</b>

### 8.2.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 29: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	582.447,20
<b>SKUPAJ</b>		<b>582.447,20</b>



Tabela 30: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	218.795,62
<b>SKUPAJ</b>		<b>218.795,62</b>

Tabela 31: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Markovci

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	170.977,45
<b>SKUPAJ</b>		<b>170.977,45</b>

Tabela 32: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po stalnih cenah – Občina Gorišnica

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	192.674,13
<b>SKUPAJ</b>		<b>192.674,13</b>

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

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

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	47.249,08	1.188.483,70	1.616.325,64
Neupravičeni stroški	10.394,80	226.118,22	345.934,18
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>57.643,88</b>	<b>1.414.601,92</b>	<b>1.962.259,82</b>

Tabela 34: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Mestna občina Ptuj

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	12.267,65	37.754,30	988.401,13
Neupravičeni stroški	2.698,89	8.305,94	207.790,79
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>14.966,54</b>	<b>46.060,24</b>	<b>1.196.191,92</b>



Tabela 35: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Markovci

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,000	1,000
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	18.153,82	653.780,57	218.054,69
Neupravičeni stroški	3.993,84	119.011,57	47.972,04
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>22.147,66</b>	<b>772.792,14</b>	<b>266.026,73</b>

Tabela 36: Ocena celotnih stroškov-dinamika po letih, v stalnih cenah - Občina Gorišnica

Leto	2020	2021	2022
Letni korektor	1,000	1,000	1,000
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	16.827,61	496.948,83	409.869,82
Neupravičeni stroški	3.702,07	98.800,71	90.171,35
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>20.529,68</b>	<b>595.749,54</b>	<b>500.041,17</b>

### 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 37: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00	3.750,28
2.	Projektna dokumentacija	137.398,99	168.275,58
3.	Odkup zemljišč	258.833,21	269.667,42



4.	Gradnja	2.449.490,00	2.988.377,80
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	49.756,00	60.702,32
6.	Informiranje in obveščanje	1.229,52	1.500,01
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>2.899.781,72</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>592.491,69</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>3.492.273,41</b>

Tabela 38: 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)	1.095,57	1.336,60
2.	Projektna dokumentacija	48.600,48	59.292,59
3.	Odkup zemljišč	65.552,42	70.073,95
4.	Gradnja	938.350,00	1.144.787,00
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	9.464,00	11.546,08
6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,00
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>1.063.472,31</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>224.063,91</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.287.536,22</b>

Tabela 39: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Markovci

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.026,72	1.252,60
2.	Projektna dokumentacija	45.545,91	55.566,01
3.	Odkup zemljišč	132.693,52	136.917,01
4.	Gradnja	705.600,00	860.832,00
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.112,00	17.216,64
6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,01
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>899.387,99</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>172.896,28</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.072.284,27</b>

Tabela 40: Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Gorišnica

VRSTA DELA		Vrednost brez DDV	Z DDV in drugimi davki
1.	Investicijska dokumentacija (IP,	951,71	1.161,09



	PIZ, vloga)		
2.	Projektna dokumentacija	43.252,60	53.416,98
3.	Odkup zemljišč	60.587,27	62.676,45
4.	Gradnja	805.540,00	982.758,80
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	26.180,00	31.939,60
6.	Informiranje in obveščanje	409,84	500,00
<b>SKUPAJ brez DDV in drugih davkov</b>		<b>936.921,42</b>	
<b>DDV in drugi davki</b>			<b>195.531,50</b>
<b>SKUPAJ</b>			<b>1.132.452,92</b>

### 8.3.2 Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 41: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	3.074,00
2.	Projektna dokumentacija	137.398,99
3.	Odkup zemljišč	258.833,21
4.	Gradnja	2.449.490,00
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	49.756,00
6.	Informiranje in obveščanje	1.229,52
<b>SKUPAJ</b>		<b>2.899.781,72</b>

Tabela 42: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.095,57
2.	Projektna dokumentacija	48.600,48
3.	Odkup zemljišč	65.552,42
4.	Gradnja	938.350,00
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	9.464,00
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
<b>SKUPAJ</b>		<b>1.063.472,31</b>

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

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	1.026,72
2.	Projektna dokumentacija	45.545,91



3.	Odkup zemljišč	132.693,52
4.	Gradnja	705.600,00
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	14.112,00
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
<b>SKUPAJ</b>		<b>899.387,99</b>

Tabela 44: Ocena upravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Občina Gorišnica

VRSTA DELA		Upravičeni stroški
1.	Investicijska dokumentacija (IP, PIZ, vloga)	951,71
2.	Projektna dokumentacija	43.252,60
3.	Odkup zemljišč	60.587,27
4.	Gradnja	805.540,00
5.	Projektantski in gradbeni nadzor	26.180,00
6.	Informiranje in obveščanje	409,84
<b>SKUPAJ</b>		<b>936.921,42</b>

### 8.3.3 Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 45: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Skupaj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	592.491,69
<b>SKUPAJ</b>		<b>592.491,69</b>

Tabela 46: Ocena neupravičenih investicijskih stroškov po tekočih cenah – Mestna občina Ptuj

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	224.063,91
<b>SKUPAJ</b>		<b>224.063,91</b>

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

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	172.896,28
<b>SKUPAJ</b>		<b>172.896,28</b>



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

VRSTA DELA		Neupravičeni stroški
1.	DDV in drugi davki	195.531,50
<b>SKUPAJ</b>		<b>195.531,50</b>

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

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

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,006</b>	<b>1,019</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	47.249,08	1.195.614,60	1.656.918,04
Neupravičeni stroški	10.394,80	227.474,92	354.621,97
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>57.643,88</b>	<b>1.423.089,52</b>	<b>2.011.540,01</b>

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

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,006</b>	<b>1,019</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	12.267,65	37.980,82	1.013.223,84
Neupravičeni stroški	2.698,89	8.355,78	213.009,24
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>14.966,54</b>	<b>46.336,60</b>	<b>1.226.233,08</b>

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

Leto	2020	2021	2022
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,017</b>	<b>1,017</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	18.153,82	657.703,25	223.530,92
Neupravičeni stroški	3.993,84	119.725,63	49.176,81
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>22.147,66</b>	<b>777.428,88</b>	<b>272.707,73</b>



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

<b>Leto</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Letni korektor</b>	<b>1,000</b>	<b>1,006</b>	<b>1,019</b>
<b>INVESTICIJA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Upravičeni stroški	16.827,61	499.930,53	420.163,28
Neupravičeni stroški	3.702,07	99.393,51	92.435,92
<b>Skupaj (celotna inv. vrednost)</b>	<b>20.529,68</b>	<b>599.324,04</b>	<b>512.599,20</b>



## 9 ANALIZA LOKACIJE

### 9.1 Lokacija projekta

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

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 bodo Mestna občine Ptuj, Občina Markovci in Občina Gorišnica 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. Seznam vseh parcel in lastnikov je razviden iz seznama parcel, ki se nahaja v prilogi 1.

V nadaljevanju prikazujemo potek kolesarske povezave.

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

- parcele št. 92/2, 92/1, 92/3, 106, 76/2, 77, 94, 93, 91/1, 104, 103 in 101 vse k.o. Brstje,
- parcele št. 648/1, 648/3, 653/1, 653/3, 653/4, 796/1, 798/11, 798/5, 798/3, 798/4, 802/2, 802/6 in 802/8 vse k.o. Rogoznica,
- parcele št. 127, 128, 129/1, 134, 132/1, 129/2, 836/3, 191/1, 132/2, 197/2, 175, 177, 196/3, 198/3, 133, 197/3, 197/1, 181/4, 213/1, 214/2, 214/3, 196/4, 204/4, 204/2, 190/8, 190/10, 210, 182, 190/6, 206/4, 192/7, 174/5, 181/1, \*106, 192/1, 198/2, 196/5, 198/1, 196/1, 199/3, 199/2, 181/3, 834/3, 834/7, 37/3, 179/2, 831/7, 207, 208/1, 186/1, 206/6, 186/7, 208/2, 201, 199/1, \*114/1, \*114/2, 200, 206/3, 204/3, 206/5, 191/2, 190/5, 190/7, 190/9, 831/6 in 191/2 vse k.o. Spuhlja
- parcele št. 188/1, 70/9, 70/10, 70/11, 70/12, 70/5, 69/7, 68/2, 67/3, 67/2, 66/2, 65/1, 64/1, \*53, 62/2, \*42, \*36, 60/3, 60/4, 59/5, 59/6, 59/7, 59/8, 57/2, 56/2, 59/9, 59/10, 59/18, 59/17, 59/11, 59/12, 59/13, 59/14, 59/15, 59/16, 43/5, 43/6, 43/3, 43/4, 191/4, 191/5, 42/7, \*14/3, \*29, \*15, 40/1, \*16, 37/3, 37/6, 37/5, 37/2, 31/2, 31/1, 33/6, \*18/1, 33/5, \*19, 30/2,

192, 29/7, \*56, \*21/1, 26/6, 26/7, \*21/2, \*21/3, 25/2, \*22, 23/3, 22/2, 21/4, 21/2, \*55, 18/4, 18/5, \*45, 14, 13/3, 12/3, 11/2, 10/2, 9/2, 9/1, 2/4, 2/5, 1/2 vse k.o. Borovci,

- parcele št. 95/2, 95/4, 95/1, 95/3, 94/16, 252/1, 250, 143/19, 143/20, 143/17, 143/18, 143/16, 143/15, 251/2, 251/1, 144/21, 144/20, 144/3, 245/6, 93/12, 93/13, 93/11, 93/10, 93/9, 93/8, 93/7, 93/6, 92/2, 92/1, 91/12, 91/11, 91/10, 91/9, 91/1, 90/3, 90/4, 89/1, 89/2, 88/1, 88/2, 83/7, 83/6, 83/4, 83/5, 82/2, 82/1, 81/1, 80/5, 80/4, 79/7, 79/6, 78/9, 78/8, 77/11, 77/12, 77/9, 77/10, 77/8, 77/7, 59/3, 59/1, 59/2 in 94/17 vse k.o. Prvenci,
- parcele št. 736/1, 736/2, 761, 742, 714, 494/8, 494/6, 496/7, 494/9, 494/7, 699/5, 699/4, 496/5, 496/4, 496/2, 496/6, 495/1, 495/2, 425/3, 424/4, 699/4, 425/2, 422/9, 422/6, 422/10, 410/1, 410/5, 410/3, 410/2, 411/1, 411/3, 411/2, 705/3, 705/2, 705/5, 705/4, 411/4, 392/19, 392/32, 392/20, 701/11, 807, 813, 147/153, 147/142, 799, 147/152, 145/5, 802/1, 801, 833, 834/1 in 701/11 vse k.o. Moškanjci in
- parcele št. 614, 602, 627/4, 604, 624, 599, 608, 607, 605, 606, 623, 613, 610, 597, 612, 603, 596, 627/5, 626, 625, 750, 746, 609, 744, 760, 745, 601, 611, 627/4, 627/5 in 764 vse k.o. Gorišnica,
- parcele št. 864/3, 865/1 in 1041 vse k.o. Zamušani.

Slika 20: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 2



Slika 21: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 3 pododsek 1 in 2



Slika 22: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 1 in 2



Slika 23: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 2



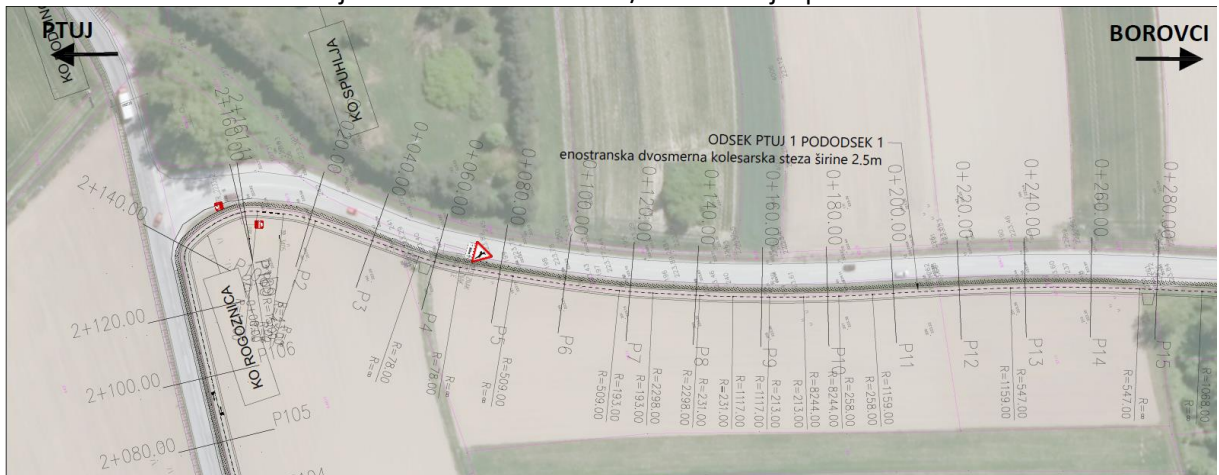
Slika 24: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 3



Slika 25: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 4 pododsek 3



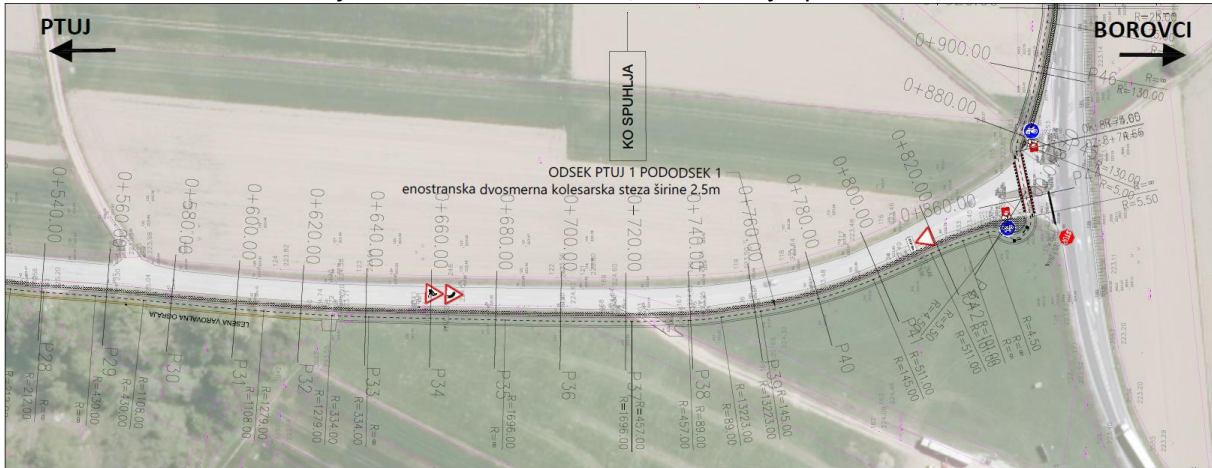
Slika 26: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 1



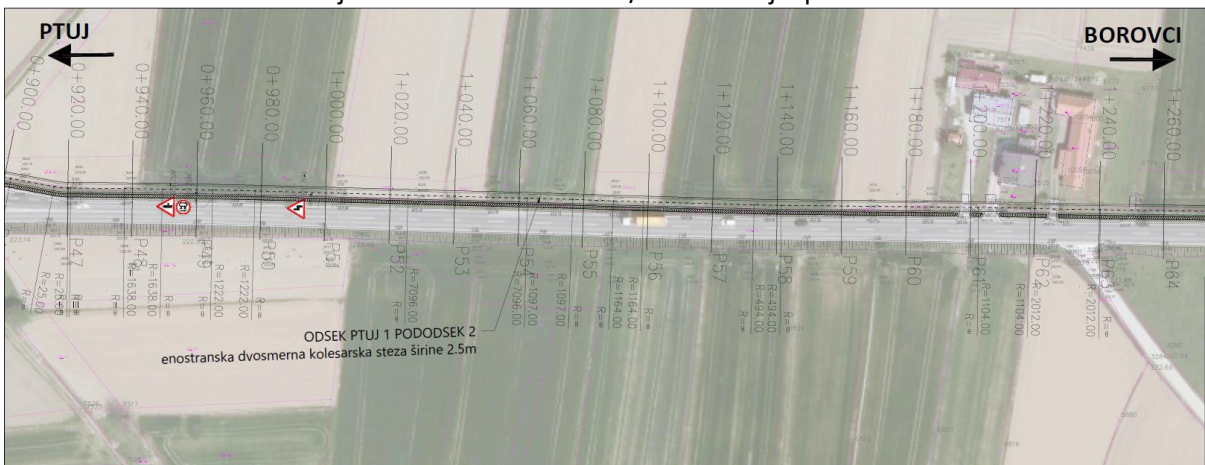
Slika 27: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 1



Slika 28: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 1



Slika 29: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2



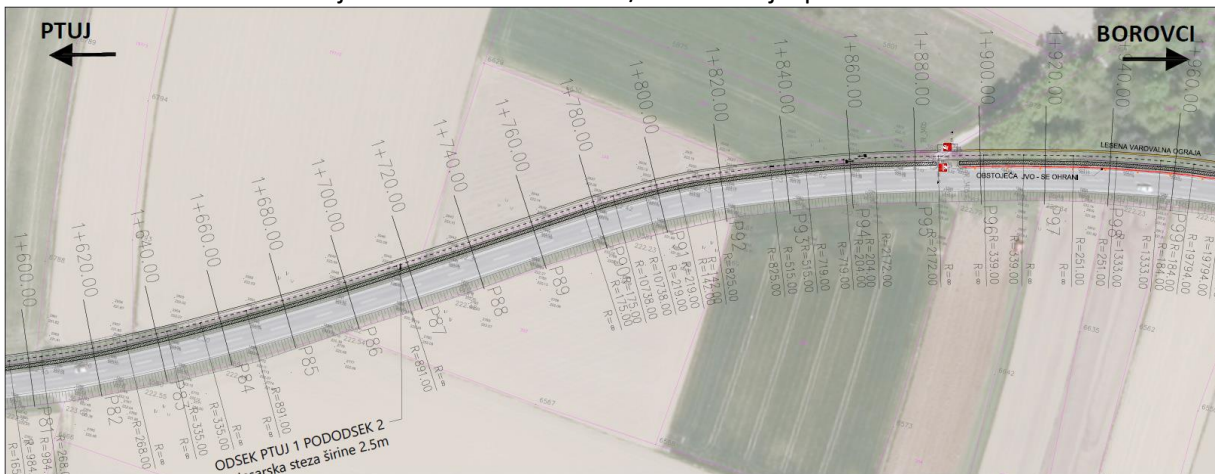
Slika 30: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2



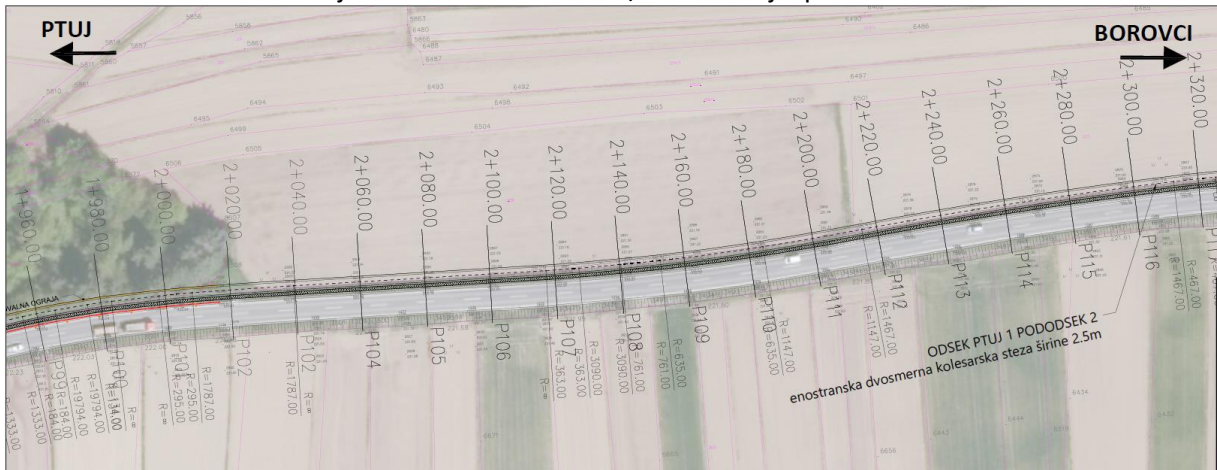
Slika 31: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2



Slika 32: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2



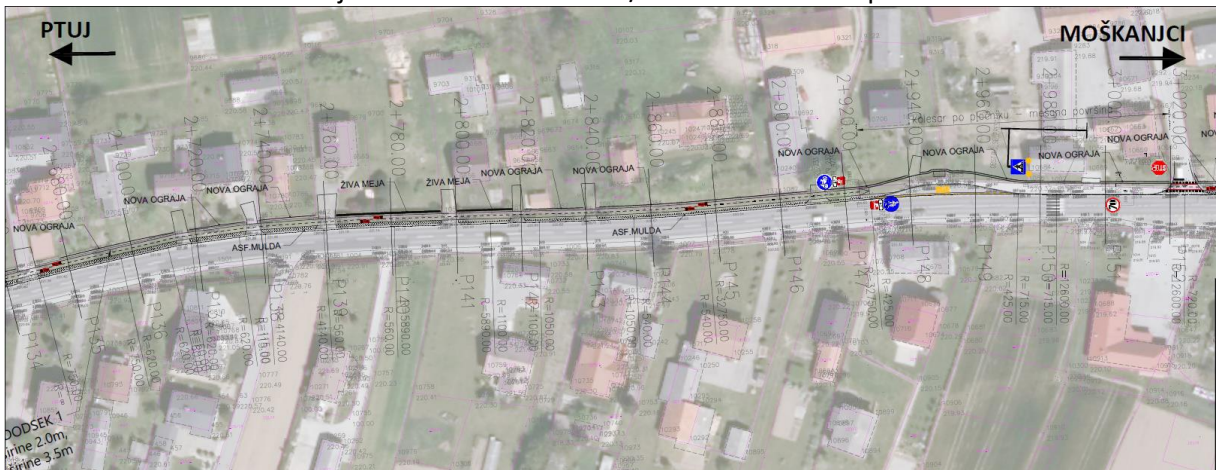
Slika 33: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Ptuj 1 pododsek 2



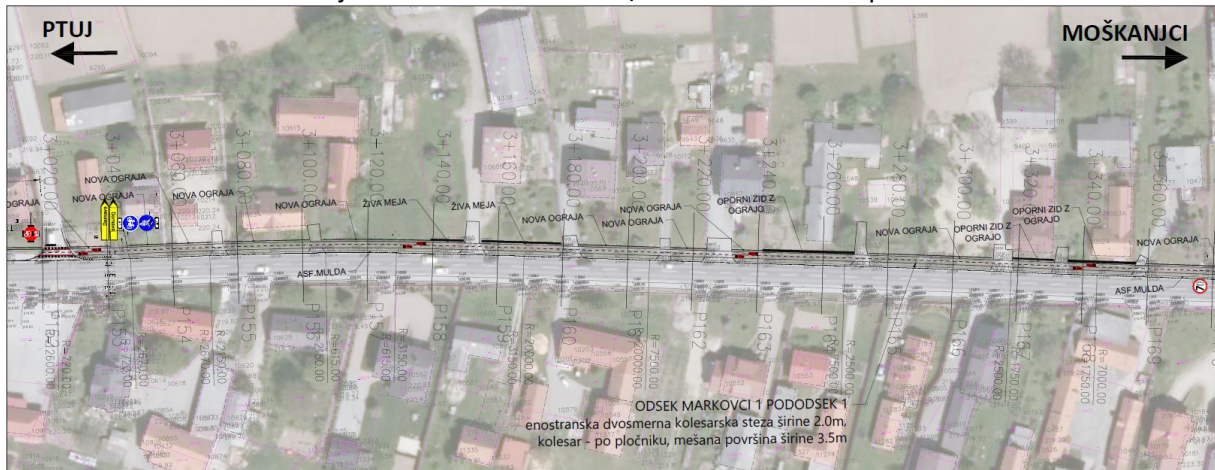
Slika 34: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1



Slika 35: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1



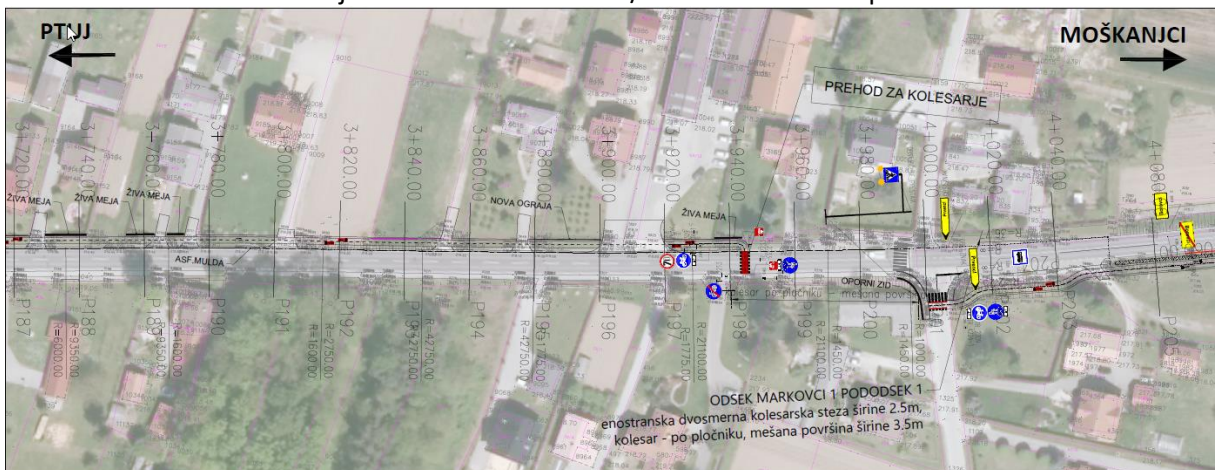
Slika 36: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1



Slika 37: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1

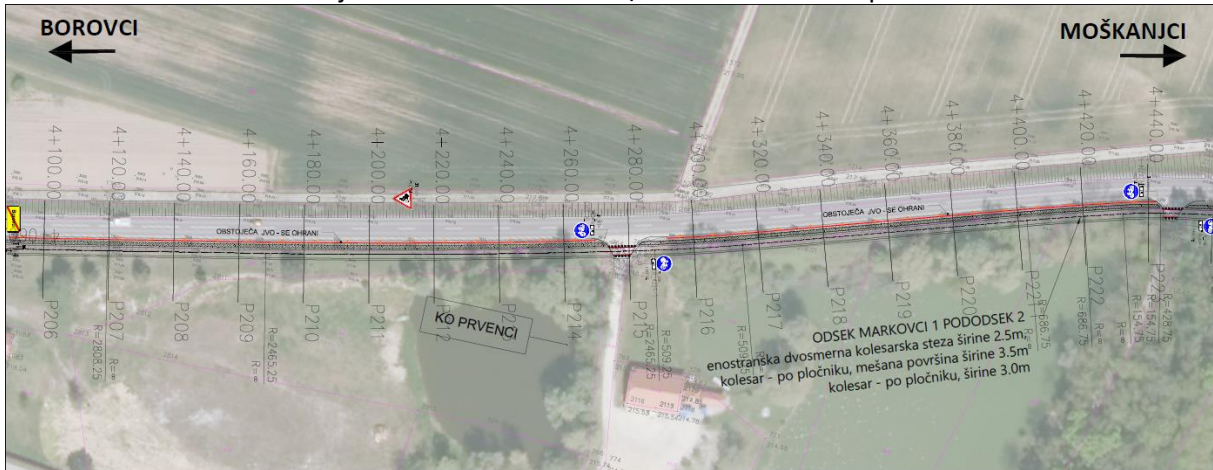


Slika 38: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 1





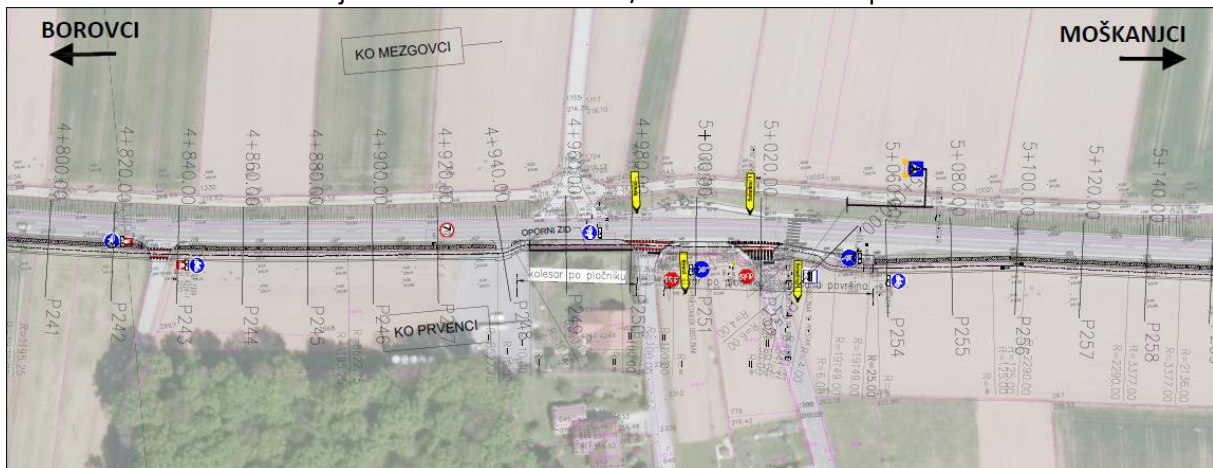
Slika 39: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2



Slika 40: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2



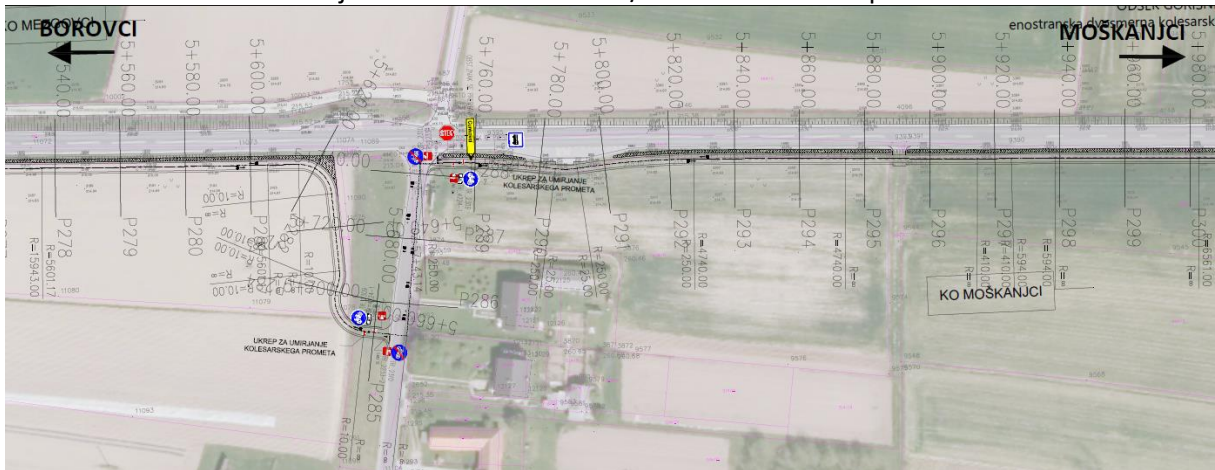
Slika 41: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2



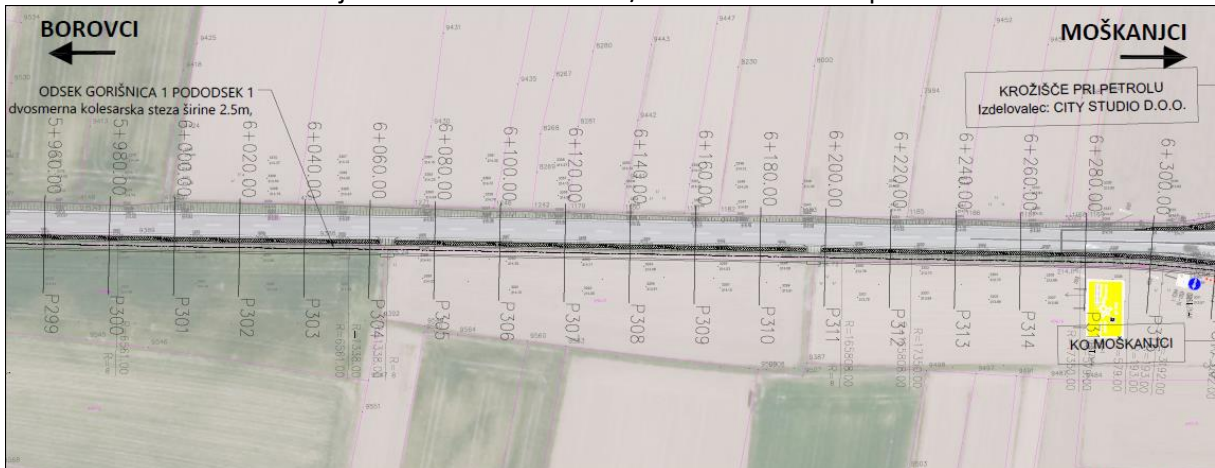
Slika 42: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Markovci 1 pododsek 2



Slika 43: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 1



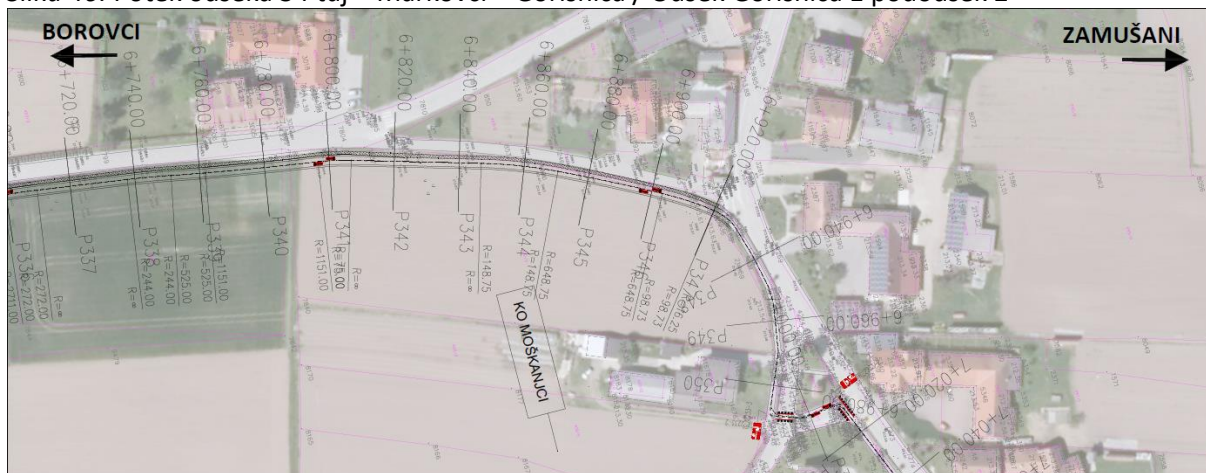
Slika 44: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 1



Slika 45: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 2



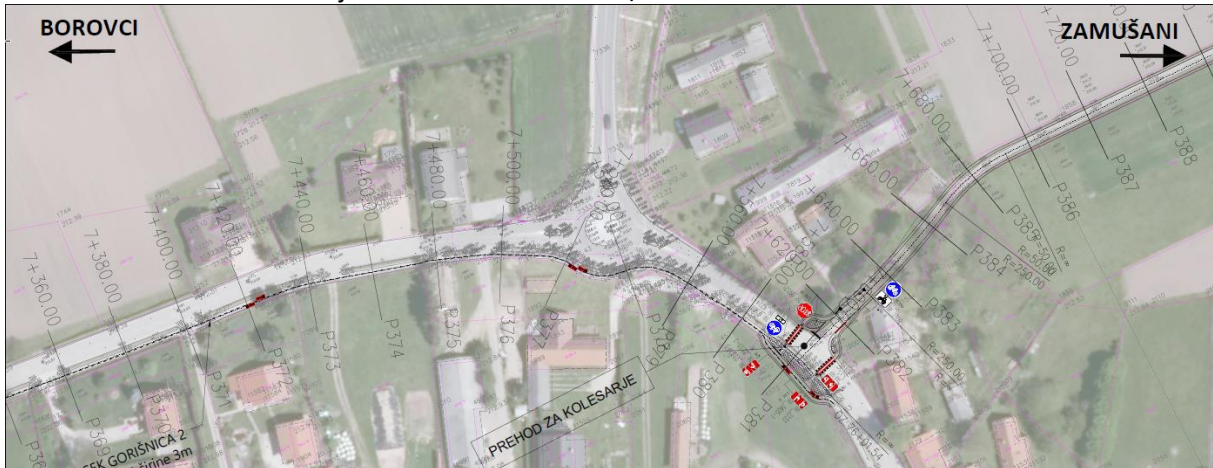
Slika 46: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 1 pododsek 2



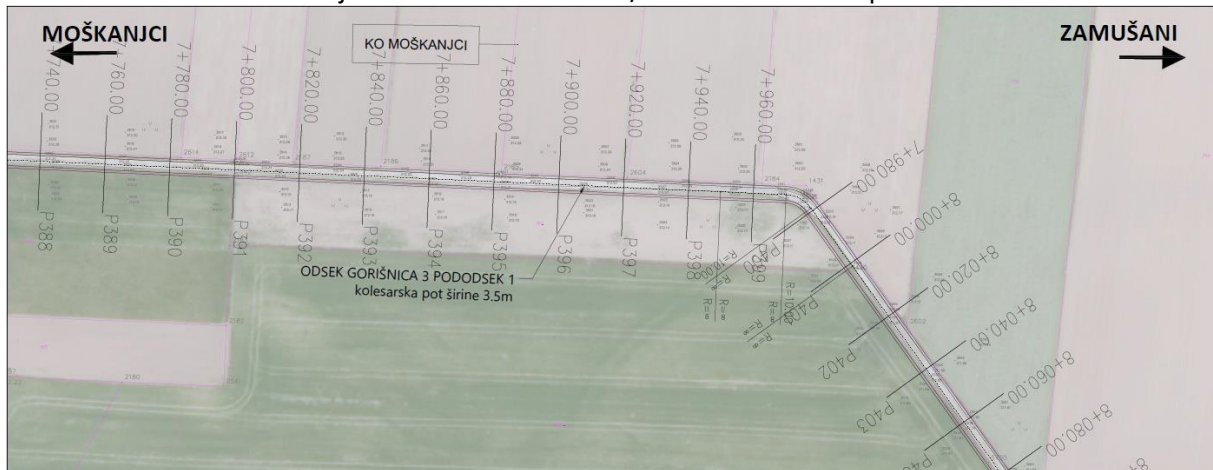
Slika 47: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 2



Slika 48: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 2



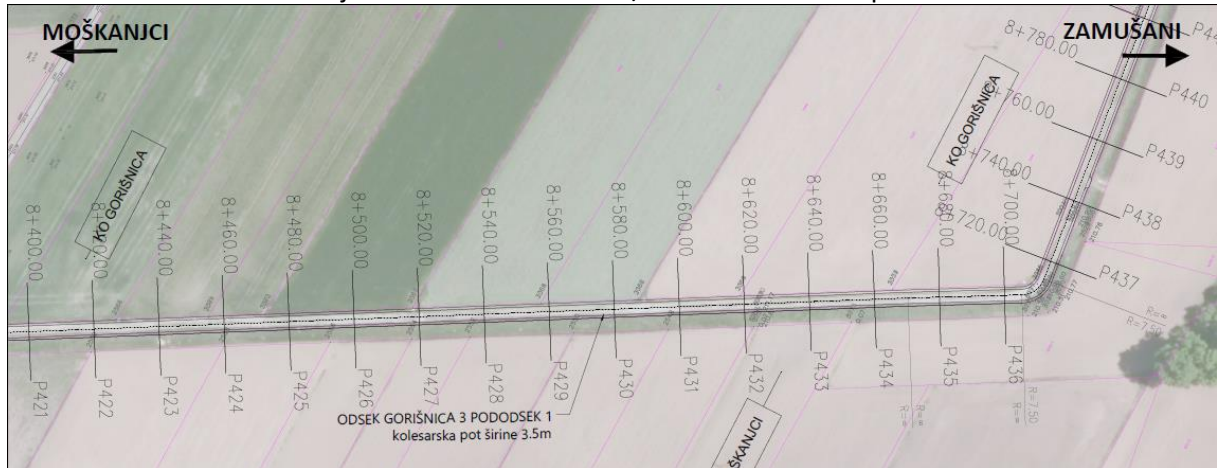
Slika 49: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1



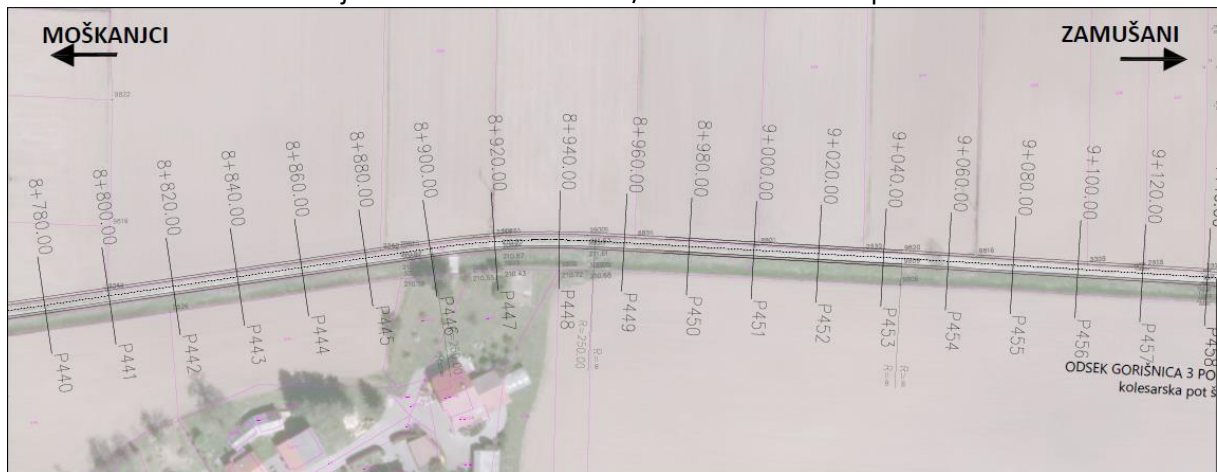
Slika 50: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1



Slika 51: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1



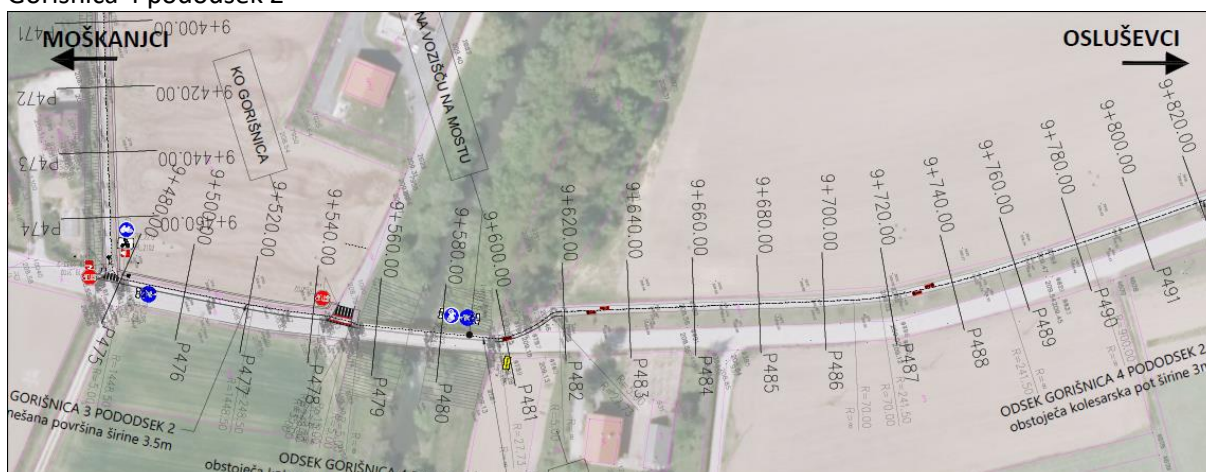
Slika 52: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1



Slika 53: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 1



Slika 54: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 3 pododsek 2 in Odsek Gorišnica 4 pododsek 2



Slika 55: Potek odseka 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica / Odsek Gorišnica 4 pododsek 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 Markovci**

- Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Občine Markovci (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 29/17, 41/17 – obvezna razlaga, 5/19, 46/19)
- Odlok o zazidalnem načrtu za obrtno cono Novi Jork, Markovci (Uradni list RS, št. 110/00, 6/02, 63/03, 67/06, Uradno glasilo slovenskih občin, št. 11/07, 28/08, 4/09, 1/11, 21/12, 1/14, 36/14, 34/15, 34/15 – obvezna razlaga, 20/18 – uradno prečiščeno besedilo, 58/18); EUP MA09
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za enoto urejanja prostora P13-O1/1 Obrtna cona Novi Jork (območje III) (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 2/13, 3/13 – popravek, 5/14, 36/18); EUP MA10
- Odlok o lokacijskem načrtu za hitro cesto Hajdina – Ormož, odsek Markovci – Gorišnica (Uradni vestnik Tednik Ptuj (Ptuj, 13. 7. 2000), št. 11/00, Uradni list RS, št. 74/00 – za območje Občine Gorišnica); EUP PP14, PP16, PP17, PP18, PP19, PP24
- Odlok o medobčinskem lokacijskem načrtu za del območja Ptujsko jezero in del reke Drave severno od Ptujskega jezera do sotočja struge reke Drave in odvodnega kanala hidroelektrarne Zlatoličje: za del območja P11-R11 Jezero v Mestni občini Ptuj in del območja P13-R1 Jezero v Občini Markovci (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 7/07 (uradna objava Občine Markovci) in Uradni list RS, št. 23/07 (začetek veljavnosti naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS)); EUP PJ01
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za enoto urejanja prostora (EUP) MA11 Markovci – območje južno od šole (center medgeneracijskega druženja) (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 28/20)

#### **Občina Gorišnica**

- Odlokom o Občinskem prostorskem načrtu Občine Gorišnica (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 5/16, 57/17 – obvezna razlaga)
- Odlok o lokacijskem načrtu za glavno cesto Hajdina – Ormož, odsek Gorišnica – Ormož (Uradni list RS, št. 54/99, 116/00); enote urejanja prostora FO63-OPPN2, GA13-OPPN2, GA51-OPPN2, PL30-OPPN2,
- Odlok o lokacijskem načrtu za hitro cesto Hajdina – Ormož, odsek Markovci – Gorišnica (Uradni list RS, št. 74/00); enote urejanja prostora GA58-OPPN1, MU15-OPPN1, ZG36-OPPN1, ZG42-OPPN1, ZG43-OPPN1
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje športnega parka Gorišnica (EUP PL 43) (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 66/16)



## 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 okolja<sup>3</sup> nista potrebni izdelava presoje vplivov na okolje in pridobitev okoljevarstvenega soglasja.

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

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

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

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

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

---

<sup>3</sup> Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNORG in 84/18 – ZIURKOE





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

Tabela 53: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

Učinkovitost izrabe naravnih virov	
<b>V času načrtovanja</b>	Predmet naložbe predstavlja izgradnjo kolesarskega omrežja na območju treh (3) občin, kar bo prispevalo k učinkovitejši rabi obstoječih notranjih površin in prostorskih potencialov Mestne občine Ptuj, Občine Markovci in Občine Gorišnica. Ob načrtovanju kolesarske povezave se posebna skrb nameni varovanju tal. Posegi v tla se izvajajo tako, da bodo prizadete čim manjše površine tal ter da se prepreči odtekanje vod na kmetijsko obdelovalne površine.
<b>V času izvajanja</b>	V času gradnje se upoštevajo vsi veljavni predpisi. Začasne prometne in gradbene površine ter deponije odpadnega in gradbenega materiala se uporabijo obstoječe infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kakovostna. Pri gradnji se uporabljajo transportna sredstva in gradbeni stroji, ki so tehnično brezhibni ter le materiali, za katera obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje. Po končani gradnji se odstrani vse za potrebe gradnje postavljene provizorije in ostanke začasnih deponij.
<b>V času obratovanja</b>	Izvaja se redno vzdrževanje, s katerim se zagotavlja trajnost izgrajene kolesarske infrastrukture ter na ta način preprečuje nove posege. Zaradi nove kolesarske infrastrukture se dolgoročno predvideva zmanjšanje avtomobilskega prometa in s tem nižja poraba fosilnih goriv.
Trajnostna dostopnost	
<b>V času načrtovanja</b>	Izgradnja kolesarskega omrežja se načrtuje skladno s predpisi, zlasti Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017 in novimi pravilniki za kolesarske povezave in kolesarske površine. S tem se povečujeta varnost in udobnost infrastrukture ter zagotavlja trajnostna dostopnost kolesarskega omrežja najširši skupini uporabnikov.
<b>V času izvajanja</b>	V času izvajanja del posamezni odseki obravnavane trase ne bodo v celoti dostopni za javnost zaradi zagotavljanja varnosti, za kar bodo zagotovljene ustrezne rešitve. Omogočen bo dostop za potrebe gradnje in intervencije.
<b>V času obratovanja</b>	Po izgradnji bo vzpostavljeno javno kolesarsko omrežje prosto dostopno za vse skupine občanov. Bistveno bodo izboljšani pogoji in varnost za kolesarjenje med mestnim središčem Ptuja, Občino Markovci in Občino Gorišnica. Pričakuje se zmanjšana raba motoriziranih vozil za opravke in dnevno mobilnost na relaciji Ptuj – Markovci – Gorišnica.
Zmanjšanje vplivov na okolje	



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



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

## 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

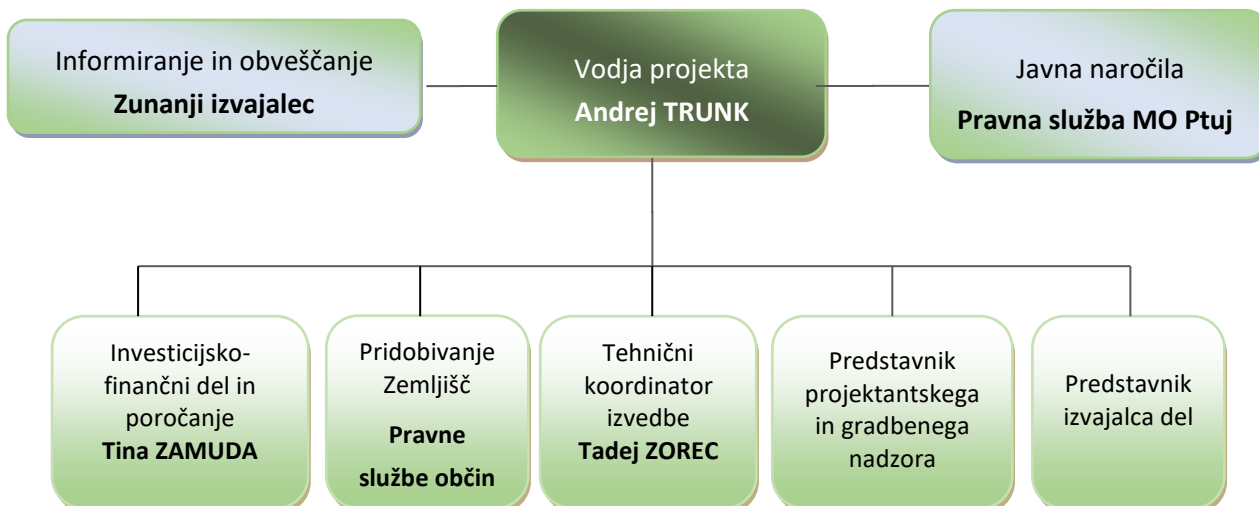
Tabela 54: Časovni načrt s popisom aktivnosti

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



## 11.2 Organizacija vodenja projekta

Slika 56: 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 55: Pregled ukrepov za preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja

Ključni mejniki	Trajanje
<b>PRIPRAVA PROJEKTA</b>	
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.
<b>IZVEDBA</b>	
Gradnja kolesarske povezave	Junij 2021 – December 2022
Tehnični prevzem	December 2022



<b>Predaja objektov v upravljanje</b>	December 2022
<b>Poročilo o izvajanju investicije</b>	Letno v času gradnje, zaključno poročilo
<b>ZAGON</b>	
<b>Predaja vseh objektov</b>	December 2022
<b>Zaključek projekta (poročila, plačila,...)</b>	December 2022
<b>Poročila o učinkih projekta</b>	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 3 Ptuj – Markovci – Gorišnica« 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 2.032.314,82 EUR. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

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

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>1.625.851,86</b>	0,00	723.100,33	902.751,53	46,56%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>406.462,96</b>	0,00	180.775,08	225.687,88	11,64%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	<b>465.150,00</b>	12.267,65	37.980,82	414.901,53	13,32%
Občina Gorišnica – Upravičeni stroški	<b>229.170,61</b>	16.827,61	146.055,12	66.287,88	6,56%
Občina Markovci – Upravičeni stroški	<b>173.146,29</b>	18.153,82	107.703,25	47.289,22	4,96%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	<b>224.063,91</b>	2.698,89	8.355,78	213.009,24	6,42%
Občina Gorišnica – Neupravičeni stroški	<b>195.531,50</b>	3.702,07	99.393,51	92.435,92	5,59%
Občina Markovci – Neupravičeni stroški	<b>172.896,28</b>	3.993,84	119.725,63	49.176,81	4,95%
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.492.273,41</b>	<b>57.643,88</b>	<b>1.423.089,52</b>	<b>2.011.540,01</b>	<b>100,00%</b>

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





Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bodo občine za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica« črpale iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 2.032.314,82 EUR.

Občine bodo za investicijo zagotovile sredstva v višini 867.466,90 EUR za upravičene stroške in 592.491,69 EUR za neupravičene stroške.

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

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>478.657,85</b>	0,00	0,00	478.657,85	37,18%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>119.664,46</b>	0,00	0,00	119.664,46	9,29%
Mestna občina Ptuj – Upravičeni stroški	<b>465.150,00</b>	12.267,65	37.980,82	414.901,53	36,13%
Mestna občina Ptuj – Neupravičeni stroški	<b>224.063,91</b>	2.698,89	8.355,78	213.009,24	17,40%
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.287.536,22</b>	<b>14.966,54</b>	<b>46.336,60</b>	<b>1.226.233,08</b>	<b>100,00%</b>

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Mestna občina Ptuj za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 598.322,31 EUR.

Mestna občina Ptuj bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 465.150,00 EUR za upravičene stroške in 224.063,91 EUR za neupravičene stroške.

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

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>580.993,36</b>	0,00	440.000,00	140.993,36	54,18%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>145.248,34</b>	0,00	110.000,00	35.248,34	13,55%
Občina Markovci – Upravičeni stroški	<b>173.146,29</b>	18.153,82	107.703,25	47.289,22	16,15%
Občina Markovci – Neupravičeni stroški	<b>172.896,28</b>	3.993,84	119.725,63	49.176,81	16,12%
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.072.284,27</b>	<b>22.147,66</b>	<b>777.428,88</b>	<b>272.707,73</b>	<b>100,00%</b>



Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Občina Markovci za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 726.241,70 EUR.

Občina Markovci bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 173.146,29 EUR za upravičene stroške in 172.896,28 EUR za neupravičene stroške.

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

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR					
Leto	Vrednost	2020	2021	2022	Delež
Evropski sklad za regionalni razvoj	<b>566.200,65</b>	0,00	283.100,33	283.100,32	50,00%
Slovenska udeležba kohezijske politike	<b>141.550,16</b>	0,00	70.775,08	70.775,08	12,50%
Občina Gorišnica – Upravičeni stroški	<b>229.170,61</b>	16.827,61	146.055,12	66.287,88	20,24%
Občina Gorišnica – Neupravičeni stroški	<b>195.531,50</b>	3.702,07	99.393,51	92.435,92	17,26%
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.132.452,92</b>	<b>20.529,68</b>	<b>599.324,04</b>	<b>512.599,20</b>	<b>100,00%</b>

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bo Občina Gorišnica za izvedbo investicijskega projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju odsek 3 Ptuj – Markovci - Gorišnica« črpala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Proračuna RS znaša 707.750,81 EUR.

Občina Gorišnica bo za investicijo zagotovila sredstva v višini 229.170,61 EUR za upravičene stroške in 195.531,50 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 **3.434.505,62** 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 (12.068 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 60: Projekcija operativnih stroškov

Leto	Operativni stroški	
	Vzdrževanje kolesarske povezave	Skupaj
2020	0	0
2021	0	0
2022	0	0
2023	12.068	12.068
2024	12.068	12.068
2025	12.068	12.068
2026	12.068	12.068
2027	12.068	12.068
2028	12.068	12.068
2029	12.068	12.068
2030	12.068	12.068
2031	12.068	12.068
2032	12.068	12.068
2033	12.068	12.068
2034	12.068	12.068
2035	12.068	12.068
2036	12.068	12.068
2037	12.068	12.068
2038	12.068	12.068
2039	12.068	12.068
2040	12.068	12.068
2041	12.068	12.068
2042	12.068	12.068
2043	12.068	12.068
2044	12.068	12.068
2045	12.068	12.068
2046	12.068	12.068
2047	12.068	12.068
2048	12.068	12.068
2049	12.068	12.068
2050	12.068	12.068
<b>Skupaj</b>	<b>337.904</b>	<b>337.904</b>



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

Tabela 61: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostank vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano - 4% (€)		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
								A	C+D-B	(C+D-B)-A
2020	0	57.644	0	0	0	0	-57.644	57.644	0	-57.644
2021	1	1.414.602	0	0	0	0	-1.414.602	1.360.194	0	-1.360.194
2022	2	1.962.260	0	0	0	0	-1.962.260	1.814.220	0	-1.814.220
2023	3	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-10.728	-10.728
2024	4	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-10.316	-10.316
2025	5	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-9.919	-9.919
2026	6	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-9.538	-9.538
2027	7	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-9.171	-9.171
2028	8	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-8.818	-8.818
2029	9	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-8.479	-8.479
2030	10	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-8.153	-8.153
2031	11	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-7.839	-7.839
2032	12	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-7.538	-7.538
2033	13	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-7.248	-7.248
2034	14	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-6.969	-6.969
2035	15	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-6.701	-6.701
2036	16	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-6.443	-6.443



<b>2037</b>	17	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-6.195	-6.195
<b>2038</b>	18	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-5.957	-5.957
<b>2039</b>	19	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-5.728	-5.728
<b>2040</b>	20	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-5.508	-5.508
<b>2041</b>	21	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-5.296	-5.296
<b>2042</b>	22	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-5.092	-5.092
<b>2043</b>	23	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-4.896	-4.896
<b>2044</b>	24	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-4.708	-4.708
<b>2045</b>	25	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-4.527	-4.527
<b>2046</b>	26	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-4.353	-4.353
<b>2047</b>	27	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-4.185	-4.185
<b>2048</b>	28	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-4.024	-4.024
<b>2049</b>	29	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-3.870	-3.870
<b>2050</b>	30	0	12.068	0	0	-12.068	-12.068	0	-3.721	-3.721
<b>Skupaj</b>		<b>3.434.506</b>	<b>337.904</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-337.904</b>	<b>-3.772.410</b>	<b>3.232.058</b>	<b>-185.919</b>	<b>-3.417.976</b>
Skupaj diskontirano		3.232.058	185.919	0	0	-185.919	-3.417.976			

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= 3.434.505,62 EUR,
- ekonomska doba investicije  $i = 30$  let,
- diskontna stopnja  $p = 4\%$ .

$$FNSV = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = -3.417.976$$

Kot pričakovano je finančna neto sedanja vrednost investicije negativna in znaša -3.417.976 €, finančna stopnja donosnosti pa je prav tako negativna.

#### Finančna interna stopnja donosnosti

FIRR= negativna

#### Relativna neto sedanja vrednost

RNSV= -1,058

Obrazložitev:

- Finančna neto sedanja vrednost ima oznaka FNSV,
- V osnovnem izračunu je FNSV negativna in znaša **-3.417.976 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 62: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

	Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti
Skupni investicijski stroški		3.434.505,62
Od tega upravičeni stroški (EC)		<b>2.899.781,72</b>
Diskontirani inv. stroški (DIC)	3.232.057,54	
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-185.918,87	

		DNR>0		DNR<0
1 a	Upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	3.417.976,41		<b>3.232.057,54</b>
1 b	Finančna vrzel (R=EE/DIC):	105,75	%	<b>100,00</b>
2	Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	3.066.586,96		<b>2.899.781,72</b>
3 a	Najvišja stopnja sofinanciranja (CRpa):	100,00%	%	<b>100,00%</b>
3 b	Izračun najvišjega zneska (DA*Crpa):	3.066.586,96		<b>2.899.781,72</b>

Obrazložitev:

- Upravičeni stroški po tekočih cenah znašajo **2.899.781,72 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 **2.899.781,72 EUR**

##### IZRAČUN FINANČNE VRZELI

Za izračun finančne vrzeli smo upoštevali maksimalne upravičene izdatke investicije (EE), ki znašajo 3.232.057,54 EUR in jih razdelili z diskontiranimi investicijskimi stroški (DIC), ki znašajo 3.232.057,54 EUR in tako izračunali, da znaša finančna vrzel 100,00%.

##### KORAKI ZA DOLOČITEV ZNESKA SUBVENCije

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

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

$$R = (3.232.057,54 / 3.232.057,54) * 100 = 100,00\%$$

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«

$$DA=EC*R$$

$$DA=2.899.781,72*100,00\%=2.899.781,72$$

Pri čemer so:

- EC upravičeni stroški.

3. korak: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja:

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

$$\text{donacija} = 2.899.781,72 * 100\% = 2.899.781,72$$

Pri čemer je:

- maks. CR najvišja stopnja sofinanciranja.

Finančna vrzel (R) je 100,00%, upravičeni izdatki (EE) znašajo **3.232.057,54** EUR, diskontirani investicijski stroški (DIC) pa **3.232.057,54** EUR.

Na podlagi tega znaša znesek DA **2.899.781,72** EUR in najvišji znesek sofinanciranja **2.899.781,72** EUR.



## 13.2 Ekonomska analiza in denarni tok

### 13.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro

Tabela 63: Projekcija prihodkov – javno dobro

Leto	Prihodki – javno dobro			
	Korist št. 1	Korist št. 2	Korist št. 3	Skupaj
2020	0	0	0	0
2021	0	0	0	0
2022	0	0	0	0
2023	191.470	155.938	170.101	517.509
2024	191.470	155.938	170.101	517.509
2025	191.470	155.938	170.101	517.509
2026	191.470	155.938	170.101	517.509
2027	191.470	155.938	170.101	517.509
2028	191.470	155.938	170.101	517.509
2029	191.470	155.938	170.101	517.509
2030	191.470	155.938	170.101	517.509
2031	191.470	155.938	170.101	517.509
2032	191.470	155.938	170.101	517.509
2033	191.470	155.938	170.101	517.509
2034	191.470	155.938	170.101	517.509
2035	191.470	155.938	170.101	517.509
2036	191.470	155.938	170.101	517.509
2037	191.470	155.938	170.101	517.509
2038	191.470	155.938	170.101	517.509
2039	191.470	155.938	170.101	517.509
2040	191.470	155.938	170.101	517.509
2041	191.470	155.938	170.101	517.509
2042	191.470	155.938	170.101	517.509
2043	191.470	155.938	170.101	517.509
2044	191.470	155.938	170.101	517.509
2045	191.470	155.938	170.101	517.509
2046	191.470	155.938	170.101	517.509
2047	191.470	155.938	170.101	517.509
2048	191.470	155.938	170.101	517.509
2049	191.470	155.938	170.101	517.509
2050	191.470	155.938	170.101	517.509
<b>Skupaj</b>	<b>5.361.171</b>	<b>4.366.253</b>	<b>4.762.828</b>	<b>14.490.252</b>



### **Obrazložitev:**

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

Predpostavke	Enota	Višina
Ocenjeno število dnevni kolesarjev na povezavah	Št. kolesarjev	253
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	566.720
Povprečna poraba l bencina/100 km	l/100km	7
Cena bencina	EUR	1
Letni prihranek na bencinu v EUR	EUR	39.670,40
50 % oseb/vozil plača parkirnino	Št. oseb	126,5
Povprečna cena parkiranja na leto (5 EUR/dan X 20 dni X 12)	EUR	1200
Letni prihranek na parkirnini v EUR	EUR	151.800,00
<b>SKUPAJ LETNI PRIHRANEK</b>	<b>EUR</b>	<b>191.470,40</b>

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

Predpostavke	Enota	Višina
Ocenjeno število dnevni kolesarjev na povezavah	Št. kolesarjev	663
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	2227680
Povprečna poraba l bencina/100 km	l/100km	7
Cena bencina	EUR	1
Letni prihranek na bencinu v EUR	EUR	155.937,60
<b>SKUPAJ LETNI PRIHRANEK</b>	<b>EUR</b>	<b>155.937,60</b>

**Korist št. 3 – Vpliv na zdravje**

Predpostavke	Enota	Višina
Število stalnih kolesarjev	Število	916
Stroški zdravstvenega varstva (2015) – v RS (vir: NIJZ, statistični portal, julij 2018)	EUR	5.192.654.820
Število prebivalcev RS (vir: SURS, 2020)	Število	2.097.195
Povprečni letni strošek (2017) zdravstvenega varstva na prebivalca RS	EUR/preb.	2.476
7,5% vpliv kolesarjenja na krepitev zdravja in zmanjšanje stroškov zdravstvenega varstva	EUR/aktivnega	185,7
<b>VSE SKUPAJ LETNIH EKONOMSKIH KORISTI</b>	<b>EUR</b>	<b>170.101</b>



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

Tabela 64: 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
<b>2020</b>	0	57.644	0	57.644	0	0	0	-57.644	57.644	0	-57.644
<b>2021</b>	1	1.414.602	0	1.414.602	0	0	0	-1.414.602	1.347.240	0	-1.347.240
<b>2022</b>	2	1.962.260	0	1.962.260	0	0	0	-1.962.260	1.779.827	0	-1.779.827
<b>2023</b>	3	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	436.619	436.619
<b>2024</b>	4	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	415.828	415.828
<b>2025</b>	5	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	396.026	396.026
<b>2026</b>	6	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	377.168	377.168
<b>2027</b>	7	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	359.207	359.207
<b>2028</b>	8	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	342.102	342.102
<b>2029</b>	9	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	325.812	325.812
<b>2030</b>	10	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	310.297	310.297
<b>2031</b>	11	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	295.521	295.521
<b>2032</b>	12	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	281.448	281.448
<b>2033</b>	13	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	268.046	268.046
<b>2034</b>	14	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	255.282	255.282
<b>2035</b>	15	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	243.126	243.126
<b>2036</b>	16	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	231.548	231.548



<b>2037</b>	17	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	220.522	220.522
<b>2038</b>	18	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	210.021	210.021
<b>2039</b>	19	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	200.020	200.020
<b>2040</b>	20	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	190.495	190.495
<b>2041</b>	21	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	181.424	181.424
<b>2042</b>	22	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	172.785	172.785
<b>2043</b>	23	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	164.557	164.557
<b>2044</b>	24	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	156.721	156.721
<b>2045</b>	25	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	149.258	149.258
<b>2046</b>	26	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	142.151	142.151
<b>2047</b>	27	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	135.382	135.382
<b>2048</b>	28	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	128.935	128.935
<b>2049</b>	29	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	122.795	122.795
<b>2050</b>	30	0	12.068	12.068	517.509	0	505.441	505.441	0	116.948	116.948
<b>Skupaj</b>		<b>3.434.506</b>	<b>337.904</b>	<b>3.772.410</b>	<b>14.490.252</b>	<b>0</b>	<b>14.152.348</b>	<b>10.717.842</b>	<b>3.184.711</b>	<b>6.830.045</b>	<b>3.645.333</b>
Skupaj diskontirano		3.184.711	185.919	3.417.976	7.972.712	0	6.830.045	3.645.333			

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 8,80 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 = 3.434.505,62 €,
- ekonomska doba investicije  $i = 30$  let,
- diskontna stopnja  $p = 5\%$ .

$$\text{ENSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1+p)^i} = 3.645.333$$

Ekonomska neto sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 3.645.333 €, ekonomska stopnja donosnosti je prav tako pozitivna.

#### Ekonomska interna stopnja donosnosti

$$\text{EIRR} = 8,07\%$$

#### Relativna neto sedanja vrednost

$$\text{RNSV} = 1,14$$

#### Doba vračanja investicije

$$\text{DVI} = 8,80$$

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 8,07%
- 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 0,0807 enote akumulacije.



### 13.3 Denarni tokovi

Tabela 65: 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		
<b>2020</b>	0	57.644	0	0	0	0	57.644	0	0	0
<b>2021</b>	1	1.423.090	0	0	0	903.875	519.214	0	0	0
<b>2022</b>	2	2.011.540	0	0	0	1.128.439	883.101	0	0	0
<b>2023</b>	3	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-12.068
<b>2024</b>	4	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-24.136
<b>2025</b>	5	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-36.204
<b>2026</b>	6	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-48.272
<b>2027</b>	7	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-60.340
<b>2028</b>	8	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-72.408
<b>2029</b>	9	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-84.476
<b>2030</b>	10	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-96.544
<b>2031</b>	11	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-108.612
<b>2032</b>	12	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-120.680
<b>2033</b>	13	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-132.748
<b>2034</b>	14	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-144.816



<b>2035</b>	15	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-156.884
<b>2036</b>	16	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-168.952
<b>2037</b>	17	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-181.020
<b>2038</b>	18	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-193.088
<b>2039</b>	19	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-205.156
<b>2040</b>	20	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-217.224
<b>2041</b>	21	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-229.292
<b>2042</b>	22	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-241.360
<b>2043</b>	23	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-253.428
<b>2044</b>	24	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-265.496
<b>2045</b>	25	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-277.564
<b>2046</b>	26	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-289.632
<b>2047</b>	27	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-301.700
<b>2048</b>	28	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-313.768
<b>2049</b>	29	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-325.836
<b>2050</b>	30	0	12.068	0	0	0	0	0	-12.068	-337.904
<b>Skupaj</b>		<b>3.492.273</b>	<b>337.904</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.032.315</b>	<b>1.459.959</b>	<b>0</b>	<b>-337.904</b>	





## 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 66: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
<b>OSNOVNI IZRAČUN</b>	<b>3.645.333</b>	<b>100,00%</b>	<b>8,07%</b>	<b>100,00%</b>
Povečanje investicije za 5%	3.486.098	95,63%	7,43%	92,04%
Povečanje investicije za 10%	3.326.862	91,26%	6,84%	84,70%
Zmanjšanje investicije za 5%	3.804.569	104,37%	8,77%	108,67%
Zmanjšanje investicije za 10%	3.963.805	108,74%	9,54%	118,17%
Povečanje operativnih stroškov za 5%	3.637.180	99,78%	8,06%	99,80%
Povečanje operativnih stroškov za 10%	3.629.026	99,55%	8,04%	99,60%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 5%	3.653.487	100,22%	8,09%	100,20%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 10%	3.661.641	100,45%	8,10%	100,40%
Povečanje prihodkov za 5%	3.994.989	109,59%	8,75%	108,44%
Povečanje prihodkov za 10%	4.344.645	119,18%	9,43%	116,76%
Zmanjšanje prihodkov za 5%	3.295.677	90,41%	7,38%	91,44%
Zmanjšanje prihodkov za 10%	2.946.021	80,82%	6,68%	82,73%
Povečanje investicijskih stroškov za 10% in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10%	2.627.550	72,08%	5,53%	68,52%

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 67: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
<b>OSNOVNI IZRAČUN</b>	<b>3.645.333</b>	<b>100,00%</b>	<b>8,07%</b>	<b>100,00%</b>
povečanje investicije za 1%	3.613.486	99,13%	7,94%	98,35%
Zmanjšanje investicije za 1%	3.677.181	100,87%	8,21%	101,67%
povečanje operativnih stroškov za 1%	3.643.703	99,96%	8,07%	99,96%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%	3.646.964	100,04%	8,08%	100,04%
Povečanje prihodkov za 1%	3.715.265	101,92%	8,21%	101,70%
Zmanjšanje prihodkov za 1%	3.575.402	98,08%	7,94%	98,30%

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 3.434.505,62 EUR v tekočih cenah pa 3.492.273,41 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 Markovci, Občine Gorišnica 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.