



OBČINA HAJDINA
Zg. Hajdina 44a
2288 Hajdina



OBČINA KIDRIČEVO
Kopališka ulica 14
2325 Kidričevo



MESTNA OBČINA PTUJ
Mestni trg 1
2250 Ptuj

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

(Po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ – Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16 in Zakonu o cestah - Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18)



***Daljinska kolesarska povezava D8 odsek
Ptuj-Hajdina-Kidričevo***

Ime in sedež naročnika:

**Občina Kidričevo
Kopališka ulica 14
2325 Kidričevo**

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

**Občina Hajdina
Zg. Hajdina 44a
2288 Hajdina**

Naziv investicijskega projekta:

**Daljinska kolesarska povezava D8 odsek
Ptuj-Hajdina-Kidričevo**

Vrsta dokumenta:

Dokument identifikacije investicijskega projekta

Odgovorna oseba naročnika:

Anton LESKOVAR, župan

Nuška GAJŠEK, županja

mag. Stanislav GLAŽAR, župan

Številka projekta:

FIMA-2024-45-DIIP

Izdelovalec dokumenta:

**FIMA Projekti d.o.o.
Osojnikova cesta 3
2250 Ptuj**

Direktor:

Matej ROGAČ, univ. dipl. prav.
v sodelovanju s strokovnimi delavci naročnika

M.P.



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

Datum izdelave:

Avgust 2024

KAZALO

1	NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV	10
1.1	Navedba investitorjev	10
1.2	Navedba izdelovalca investicijske in projektne dokumentacije	13
1.3	Navedba upravljavca	13
1.4	Datum izdelave DIIP	14
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	15
2.1	Predstavitev sodelujočih občin	15
2.2	Predstavitev Občine Kidričevo	15
2.3	Predstavitev Mestne občine Ptuj	17
2.4	Predstavitev Občine Hajdina	20
2.5	Pregled in analiza obstoječega stanja	22
2.6	SWOT analiza	24
2.7	Temeljni razlogi za investicijsko namero	25
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	27
3.1	Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega razpisa ter določila in upravičene namene	28
3.1.1	Predmet projekta	28
3.1.2	Namen projekta	28
3.1.3	Cilji projekta	29
3.2	Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi	29
3.2.1	Skladnost s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko unijo 2021-2027	29
3.2.2	Skladnost s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027	30
3.2.3	Skladnost z Belo knjigo - Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu	31
3.2.4	Skladnost s Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030	31
3.2.5	Skladnost s Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030	32

3.2.6	Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije do 2030	32
3.2.7	Skladnost s Strategijo pametne specializacije.....	33
3.2.8	Skladnost s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050	33
3.2.9	Skladnost z Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)	34
3.2.10	Skladnost z Resolucijo o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030	35
3.2.11	Skladnost z Nov evropski Bauhaus.....	35
3.2.12	Skladnost z Regionalnim razvojnim programom Podravje 2021 - 2027	36
3.3	Zakonodaja, ki ureja predmetno področje.....	36
4	OPIS RAZLIČICE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO.....	40
4.1	Različica »brez« investicije	40
4.2	Različica »z« investicijo	40
4.3	Izbora optimalne različice.....	40
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE	43
5.1	Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru operacije	43
6	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	49
6.1	Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah	49
6.1.1	Ocena upravičenih stroškov po stalnih cenah	50
6.1.2	Ocena preostalih (neupravičenih) stroškov po stalnih cenah.....	52
6.1.3	Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah.....	52
6.2	Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah	54
6.2.1	Ocena upravičenih stroškov po tekočih cenah	55
6.2.2	Ocena preostalih (neupravičenih) stroškov po tekočih cenah.....	56
6.2.3	Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah.....	57
6.3	Navedba osnove za oceno vrednosti	58
7	TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	59
7.1	Predhodna idejna rešitev ali študija	59
7.2	Opis in grafični prikaz lokacije	59
7.3	Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe.....	63
7.4	Varstvo okolja	64

7.5 Ocena okoljskega vpliva – DNHS.....	66
7.6 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov.....	68
7.7 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo	69
7.8 Predvideni viri financiranja.....	71
7.9 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta	73
8 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI TER DOLOČITEV NEPOVRATNE POMOČI	75
8.1 Finančna analiza	75
8.1.1 Projekcija operativnih stroškov	76
8.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza	77
8.1.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri finančni analizi	81
8.2 Ekonomska analiza in denarni tok.....	82
8.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro	82
8.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza	85
8.2.3 Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosa pri ekonomski analizi.....	87
8.2.4 Izračun ekonomske upravičenosti operacije z jasno opredeljenimi izhodišči.....	88
8.3 Analiza občutljivosti	89
8.3.1 Splošna analiza občutljivosti.....	89
8.3.2 Analiza občutljivosti za opredelitev kritičnih spremenljivk projekta	90
9 ANALIZA TVEGANJA	91
10 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	94
10.1 Potrebna investicijska dokumentacija	94
10.2 Smiselnost investicije	95

Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Statistični podatki Občine Kidričevo za leto 2022</i>	<i>16</i>
<i>Tabela 2: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Kidričevo za leto 2021-2024.....</i>	<i>17</i>
<i>Tabela 3: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2022</i>	<i>18</i>
<i>Tabela 4: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2021-2024.....</i>	<i>19</i>
<i>Tabela 5: Statistični podatki Občine Hajdina za leto 2022.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabela 6: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Hajdina za leto 2021-2024</i>	<i>21</i>
<i>Tabela 7: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti</i>	<i>24</i>

Tabela 8: SWOT analiza	24
Tabela 9: Usklajenost operacije z elementi Programa EKP 2021–2027, prednostna naloga 5	30
Tabela 10: Prispevek operacije h kazalnikom rezultata in kazalnikom učinka Programa EKP 2021–2027, prednostna naloga 5	30
Tabela 11: Ocena različic z izborom optimalne različice	41
Tabela 12: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) - Skupaj	49
Tabela 13: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) – Občina Kidričevo	49
Tabela 14: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) - Občina Hajdina	50
Tabela 15: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) – Mestna občina Ptuj	50
Tabela 16: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Skupaj	51
Tabela 17: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Občina Kidričevo	51
Tabela 18: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Občina Hajdina	51
Tabela 19: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Mestna občina Ptuj	51
Tabela 20: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Skupaj	52
Tabela 21: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Občina Kidričevo	52
Tabela 22: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Občina Hajdina	52
Tabela 23: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Mestna občina Ptuj	52
Tabela 24: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Skupaj	52
Tabela 25: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Kidričevo	53
Tabela 26: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Hajdina	53
Tabela 27: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Mestna občina Ptuj	53
Tabela 28: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Skupaj	54
Tabela 29: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Občina Kidričevo	54
Tabela 30: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Občina Hajdina	54
Tabela 31: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Mestna občina Ptuj	55
Tabela 32: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Skupaj	55
Tabela 33: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Občina Kidričevo	55
Tabela 34: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Občina Hajdina	56
Tabela 35: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Mestna občina Ptuj	56
Tabela 36: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Skupaj	56
Tabela 37: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Občina Kidričevo	57
Tabela 38: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Občina Hajdina	57
Tabela 39: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Mestna občina Ptuj	57
Tabela 40: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Skupaj	57
Tabela 41: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Kidričevo	57
Tabela 42: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Hajdina	58

Tabela 43: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Mestna občina Ptuj	58
Tabela 44: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v stalnih in tekočih cenah - Skupaj.....	63
Tabela 45: Terminski plan	64
Tabela 46: Projektna skupina	69
Tabela 47: Preglednica članov projektne skupine.....	70
Tabela 48: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - Skupaj	71
Tabela 49: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Kidričevo	72
Tabela 50: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - Občina Hajdina	72
Tabela 51: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - Občina Mestna občina Ptuj.....	72
Tabela 52: Projekcija operativnih stroškov.....	76
Tabela 53: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza	77
Tabela 54: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja	79
Tabela 55: Projekcija prihodkov – javno dobro	82
Tabela 56: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč.....	83
Tabela 57: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče	83
Tabela 58: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza.....	85
Tabela 42: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk	89
Tabela 43: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%	90
Tabela 61: Faktorji tveganja.....	91
Tabela 62: Ocena tveganja po posameznih različicah	92

Kazalo slik

Slika 1: Dvorec Sternthal	16
Slika 2: Občina Kidričevo in sosednje občine, karta slovenskih občin	16
Slika 3: Ptuj.....	18
Slika 4: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin	18
Slika 5: Središče Občine Hajdina	20
Slika 6: Občina Hajdina in sosednje občine, karta slovenskih občin	21
Slika 7: Državna kolesarska povezava D8.....	22
Slika 8: Osrednji cilji in strateške usmeritve Strategije razvoja Slovenije 2030	33
Slika 9: Prispevek ciljev strategije prostorskega razvoja Slovenije k udejanjenju ciljev Strategije razvoja Slovenije	34
Slika 10: Povzetek ciljev za vseh pet razsežnosti NEPN za EU in Slovenijo	34
Slika 11: Občina Kidričevo, obstoječe vozišče lokalnih cest z obojestranskimi bankinami.....	43
Slika 12: Občina Kidričevo, obstoječe vozišče s površino za pešce.....	43
Slika 13: Občina Kidričevo, obstoječe poljska pot.....	44
Slika 14: Občina Kidričevo, Kungota pri Ptuj	44
Slika 15: Občina Kidričevo, obstoječe vozišče s površino za pešce.....	45
Slika 16: Občina Hajdina, Gerečja vas.....	46
Slika 17: Občina Hajdina, obstoječe vozišče lokalnih cest z obojestranskimi bankinami.....	46

<i>Slika 18: Občina Hajdina, obstoječe regionalna cesta R2-454 z enostranskim hodnikom za pešce (podvoz PT0072)</i>	<i>46</i>
<i>Slika 19: Občina Ptuj, obstoječe regionalna cesta R3-710 z obojestranskim hodnikom za pešce</i>	<i>47</i>
<i>Slika 20: Občina Ptuj, obstoječe regionalna cesta R2-454 z enostranskim hodnikom za pešce</i>	<i>48</i>
<i>Slika 21: Pregledna situacija državne kolesarske povezave D8 Poljčane - Ptuj</i>	<i>59</i>
<i>Slika 22: Potek trase v Občini Kidričevo.....</i>	<i>60</i>
<i>Slika 23: Potek trase v Občini Hajdina.....</i>	<i>62</i>
<i>Slika 24: Potek trase v Mestni občini Ptuj.....</i>	<i>63</i>
<i>Slika 25: Kadrovsko-organizacijska shema.....</i>	<i>69</i>

1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV

1.1 Navedba investorjev

INVESTITOR	
Naziv:	OBČINA KIDRIČEVO
Naslov:	Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo
Odgovorna oseba:	Anton LESKOVAR, župan
Telefon:	02 / 799 06 10
Telefaks:	02 / 799 06 19
E-pošta:	obcina@kidricevo.si
ID za DDV:	SI 93796471
Transakcijski račun:	SI56 0124 5010 0017 097, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0124 5777 7000 035, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Damjan NAPAST, direktor občinske uprave
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Anton LESKOVAR, župan
Žig in podpis:	



INVESTITOR	
Naziv:	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov:	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba:	NUŠKA GAJŠEK, županja
Telefon:	02 748 29 99
Telefaks:	02 748 29 98
E-pošta:	obcina.ptuj@ptuj.si
ID za DDV:	SI 85675237
Transakcijski račun:	SI56 0129 6010 0016 538, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0129 6777 7000 058, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Simona KAŠMAN, Vodja službe za projekte in investicije
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Nuška GAJŠEK, županja
Žig in podpis:	



INVESTITOR	
Naziv:	OBČINA HAJDINA
Naslov:	Zgornja Hajdina 44A, 2288 Hajdina
Odgovorna oseba:	Stanislav GLAŽAR, župan
Telefon:	02 / 788 30 30
Telefaks:	02 / 788 30 31
E-pošta:	uprava@hajdina.si
ID za DDV:	SI 24866792
Transakcijski račun:	SI56 0135 9010 0017 622, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila SI56 0135 9777 7000 075, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov:	Lidija TERBULEC, direktorica občinske uprave
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije:	Stanislav GLAŽAR, župan
Žig in podpis:	



1.2 Navedba izdelovalca investicijske in projektne dokumentacije

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



1.3 Navedba upravljavca

UPRAVLJAVEC		
Naziv:	OBČINA KIDRIČEVO	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov:	Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba:	Anton LESKOVAR, župan	NUŠKA GAJŠEK, županja
Telefon:	02 / 799 06 10	02 748 29 99
Telefaks:	02 / 799 06 19	02 748 29 98
E-pošta:	obcina@kidricevo.si	obcina.ptuj@ptuj.si
Davčna številka:	SI 93796471	85675237
Transakcijski račun:	SI56 0124 5010 0017 097, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila	SI56 0129 6010 0016 538, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila

UPRAVLJAVEC	
Naziv:	OBČINA HAJDINA
Naslov:	Zgornja Hajdina 44A, 2288 Hajdina
Odgovorna oseba:	Stanislav GLAŽAR, župan
Telefon:	02 / 788 30 30
Telefaks:	02 / 788 30 31
E-pošta:	uprava@hajdina.si
Davčna številka:	SI 24866792
Transakcijski račun:	SI56 0135 9010 0017 622, odprt pri Uprava Republike Slovenije za javna plačila

1.4 Datum izdelave DIIP

Datum izdelave DIIP-a:

AVGUST 2024

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Predstavitev sodelujočih občin

Občine Spodnjega Podravja nameravajo vzpostaviti celovito mrežo kolesarskih povezav, ki bodo povezale ključne generatorje dnevnih potovanj med občinami. Dnevna potovanja vključujejo vsa potovanja občanov na delo in izobraževanje.

Ptuj kot regionalno središče predstavlja funkcijsko središče regije. Zaradi velikosti, raznovrstnosti dejavnosti, zaposlitvenih mest, prometne dostopnosti iz ostalih središč v regiji mora Ptuj ohranjati in krepiti vlogo regionalnega središča. Naselje Kidričevo je pomembnejše lokalno središče, saj z vidika delovnih mest predstavlja zaposlitveno središče za celotno Spodnje Podravje in od ostalih lokalnih središč zaradi tega še posebej izstopa.

2.2 Predstavitev Občine Kidričevo

Na podlagi Zakona o ustanovitvi občin in določitvi njihovih območij je 1. januarja 1995 nastala Občina Kidričevo, z zakonom je bilo tudi določeno, da je sedež občine v Kidričevem. Občina je leta 1995 nastala iz tedanjih treh krajevnih skupnosti, Cirkovce, Kidričevo in Lovrenc na Dravskem polju. Občina Kidričevo leži na jugu Dravskega polja. Večina občine, natančneje njen osrednji in severni del, leži na prometnem osrednjem delu Dravskega polja. Jugozahodno od črte, ki povezuje naselja Stražgonjca, Mihovce in Lovrenc na Dravskem polju, je nekdanja mokrotna, danes pa meliorirana pokrajina, ki jo tradicionalno imenujemo »čreti«. Z regionalne ceste Ptuj – Ljubljana je odcep proti Lovrencu na Dravskem polju, ki nas pripelje do centra naselja. Kraj ima tudi železniško postajo ob progi Ptuj – Pragersko. Kraj se je pred drugo svetovno vojno imenoval Strnišče (nemško Sternthal; Šterntal), nato pa so ga preimenovali po tedanjem slovenskemu politiku, Borisu Kidriču. Kidričevo je znano po tovarni aluminija Talum.

Osnovni podatki:

- površina Občine Kidričevo je 71,5 km²,
- število prebivalcev v Občini Kidričevo je 6.594 (2024),
- nadmorska višina je 238 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja letošnja temperatura je 10°C,
- naselja v Občini Kidričevo: Kidričevo, Kungota pri Ptuj, Njiverce, Apače, Strnišče, Lovrenc na Dravskem polju, Pleterje, Župečja vas, Mihovce, Dragonja vas, Cirkovce, Zgornje Jablane, Spodnje Jablane, Pongrce, Šikole, Stražgonjca, Spodnji Gaj pri Pragerskem in Starošince.

Slika 1: Dvorec Sternthal



Slika 2: Občina Kidričevo in sosednje občine, karta slovenskih občin

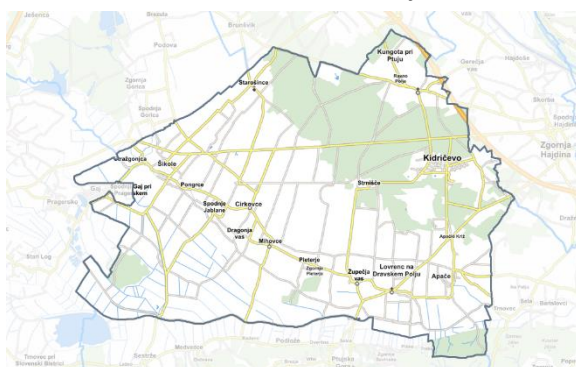


Tabela 1: Statistični podatki Občine Kidričevo za leto 2022

Podatki za leto 2022	Občina	Slovenija
Površina km²	71,5	20.273
Število prebivalcev	6.556	2.108.732
Število moških	3.227	1.059.168
Število žensk	3.329	1.049.564
Naravni prirast	-31	-4.865
Skupni prirast	43	10
Število vrtcev	2	992
Število otrok v vrtcih	281	86.177
Število učencev v osnovnih šolah	584	197.062
Število dijakov (po prebivališču)	236	77.462
Število študentov (po prebivališču)	212	79.987
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	2.962	921.998
Število samozaposlenih oseb	367	97.864
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.831,02	2.023,92
Število podjetij	500	221.483

Število stanovanj, stanovanjski sklad	2.459	864.323
Število osebnih avtomobilov	3.890	1.207.755
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	2.247	760.838

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2022.

Tabela 2: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Kidričevo za leto 2021-2024

Naselje	Število gospodinjstev (2021)	Število prebivalcev (2024)
Kidričevo	499	1.107
Kungota pri Ptuj	157	383
Njiverce	288	778
Apače	304	800
Strnišče	79	114
Lovrenc na Dravskem polju	234	670
Pleterje	87	225
Župečja vas	92	253
Mihovce	76	227
Dragonja vas	56	184
Cirkovce	148	367
Zgornje Jablane	114	190
Spodnje Jablane	87	275
Pongrce	48	137
Šikole	112	311
Stražgonjca	81	217
Spodnji Gaj pri Pragerskem	49	128
Starošince	48	228
SKUPAJ	2.559	6.594

Vir: STATRS, Gospodinjstva po številu članov, naselja, Slovenija, večletno (za leto 2021) in Prebivalstvo - izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno (za leto 2024)

2.3 Predstavitev Mestne občine Ptuj

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujkega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km², kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 8 četrtnih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg-Turnišče, Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

V Mestni občini Ptuj živi 23.872 prebivalcev, kar znaša 1,13 % vseh prebivalcev Slovenije. Samo v naselju Ptuj živi 76 % vseh prebivalcev Mestne občine Ptuj. Po številu prebivalcev sodi med manjše mestne občine, saj je uvrščena na 9. mesto od 11. mestnih občin. Gostota poselitve v Mestni občini Ptuj je 351 prebivalcev na km², kar močno presega slovensko povprečje (101 preb./km²). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami. Manjša po površini od Ptuja je le Murska Sobota.

Osnovni podatki:

- površina Mestne občine Ptuj je 66,7 km²,
- število prebivalcev v Mestni občini Ptuj je 23.872 (2024),
- nadmorska višina je 232 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja letošnja temperatura je 10°C,
- 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 3: Ptuj



Slika 4: Mestna občina Ptuj in sosednje občine, karta slovenskih občin



Tabela 3: Statistični podatki Mestne občine Ptuj za leto 2022

Podatki za leto 2022	Občina	Slovenija
Površina km ²	66,70	20.273

Število prebivalcev	23.440	2.108.732
Število moških	11.857	1.059.168
Število žensk	11.583	1.049.564
Naravni prirast	-97	-4.865
Skupni prirast	47	10
Število vrtcev	14	992
Število otrok v vrtcih	891	86.177
Število učencev v osnovnih šolah	2.055	197.062
Število dijakov (po prebivališču)	747	77.462
Število študentov (po prebivališču)	817	79.987
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	13.951	921.998
Število samozaposlenih oseb	1.007	97.864
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.716,54	2.023,92
Število podjetij	2.528	221.483
Število stanovanj, stanovanjski sklad	10.107	864.323
Število osebnih avtomobilov	13.986	1.207.755
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	10.514	760.838

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2022.

Tabela 4: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Mestni občini Ptuj za leto 2021-2024

Naselje	Število gospodinjstev (2021)	Število prebivalcev (2024)
Grajena	161	402
Grajenščak	188	478
Kicar	387	825
Krčevina pri Vurberku	393	949
Mestni Vrh	288	736
Pacinje	86	234
Podvinci	324	861
Ptuj	8.46	18.274
Spodnji Velovlek	80	225
Spuhlja	329	888
Skupaj za Mestno občino Ptuj	10.582	23.872

Vir: STATRS, Gospodinjstva po številu članov, naselja, Slovenija, večletno (za leto 2021) in Prebivalstvo - izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno (za leto 2024)

2.4 Predstavitev Občine Hajdina

Občina Hajdina spada v skupino mlajših občin. Na vzhodu meji na Mestno občino Ptuj, na severozahodu na Občino Starše, na zahodu na Občino Kidričevo, ter na jugu na Občino Videm.

Občina Hajdina se razprostira na terasah na desni strani reke Drave. Gospodarsko občina spada med srednje razvite občine. V občini je industrijsko obrtna cona v Slovenja vasi, v kateri se nahaja večje število družb z omejeno odgovornostjo in samostojnih podjetnikov raznih dejavnosti. Kmetijstvo je dobro razvito, nekaj je farm prašičev, govedi in perutnine. V Skorbi je eno največjih vodovodnih črpališč v Sloveniji. V občini so bogata arheološka najdišča. Del Hajdine je v postopku za pridobitev arheološkega spomenika državnega pomena. Tudi naselje Ghandin se pojavlja ob boku rimske Petovione, katere del se je razprostiral prav na območju Sp. in Zg. Hajdine.

Občino sestavlja 7 naselij, vse ruralno urbanizirane.

Osnovni podatki:

- površina Občine Hajdina je 21,6 km²,
- število prebivalcev v Občini Hajdina je 4.001 (2024),
- nadmorska višina je 230 m,
- podnebje je subpanonsko – srednja celoletna temperatura je 10°C,
- naselja v Občini Hajdina: Draženci, Gerečja vas, Hajdoše, Skorba, Slovenja vas, Spodnja Hajdina, Zgornja Hajdina.

Slika 5: Središče Občine Hajdina



Slika 6: Občina Hajdina in sosednje občine, karta slovenskih občin

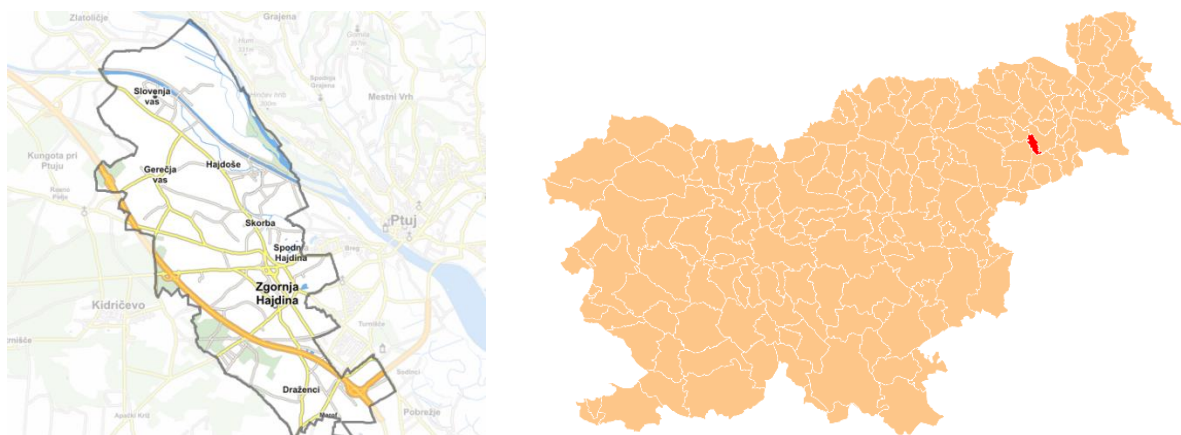


Tabela 5: Statistični podatki Občine Hajdina za leto 2022

Podatki za leto 2022	Občina	Slovenija
Površina km²	21,6	20.273
Število prebivalcev	3.877	2.108.732
Število moških	1.995	1.059.168
Število žensk	1.882	1.049.564
Naravni prirast	10	-4.865
Skupni prirast	16	10
Število vrtcev	1	992
Število otrok v vrtcih	141	86.177
Število učencev v osnovnih šolah	311	197.062
Število dijakov (po prebivališču)	125	77.462
Število študentov (po prebivališču)	120	79.987
Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	1.709	921.998
Število samozaposlenih oseb	176	97.864
Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.662,70	2.023,92
Število podjetij	369	221.483
Število stanovanj, stanovanjski sklad	1.374	864.323
Število osebnih avtomobilov	2.425	1.207.755
Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)	1.427	760.838

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2022.

Tabela 6: Število gospodinjstev in prebivalcev po naseljih v Občini Hajdina za leto 2021-2024

Naselje	Število gospodinjstev (2021)	Število prebivalcev (2024)
Draženci	219	601
Gerečja vas	216	556
Hajdoše	265	683
Skorba	149	417

Slovenja vas	253	590
Spodnja Hajdina	151	289
Zgornja Hajdina	397	855
SKUPAJ	1.650	4.001

Vir: STAT RS, Gospodinjstva po številu članov, naselja, Slovenija, večletno (za leto 2021) in Prebivalstvo - izbrani kazalniki, naselja, Slovenija, letno (za leto 2024)

2.5 Pregled in analiza obstoječega stanja

Državna kolesarska povezava D8 na relaciji Poljčane – Ptuj, poteka skozi naslednje občine: Občino Poljčane, Občino Makole, Občino Majšperk, Občino Kidričevo, Občino Hajdina in Mestno občino Ptuj.

Na območju občin Poljčane, Makole in Majšperk, je predvidena državna kolesarska povezava ob regionlani cesti R3-688 (odsek 1233), in sicer od km 0+000 do km 10+244, ter ponovno od km 11+981 do konca omenjenega odseka, to je do km 16+225.

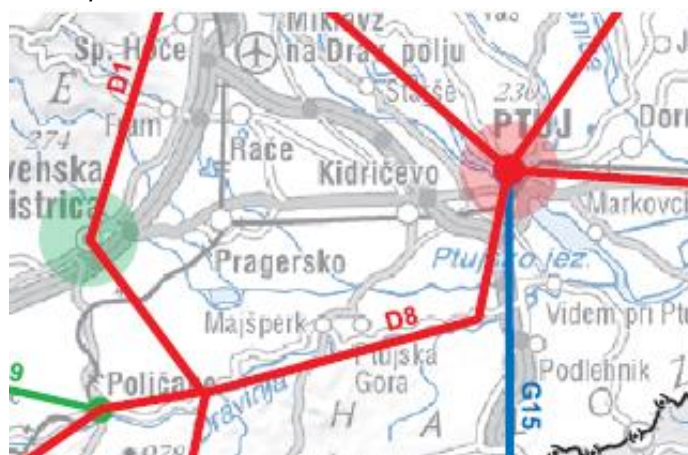
V občini Makole je kolesarska povezava predvidena tudi ob občinskih cestah.

V občini Majšperk je predviden potek kolesarske povezave tudi ob regionalni cesti R2-432 (odsek 1285), in sicer od km 0+000 do km 2+200 ter ob občinskih cestah.

V nadaljevanju, ko trasa državne kolesarske povezave preide v Občino Kidričevo, le ta poteka pretežno ob občinskih oz. lokalnih cestnih povezavah, delno pa tudi ob regionalni cesti R3-711 (odsek 9013) od km 5+424 do km 9+609.

Sledi potek trase državne kolesarske povezave v Občini Hajdina in Mestni občini Ptuj. Trasa v omenjenih občinah poteka ob občinskih oz. lokalnih cestah ter ob regionalnih cestah R2-454 (odsek 1495) od km 0+000 do km 0+553, ter ob R2-710 (odsek 0247) od km 0+763 do km 2+720.

Slika 7: Državna kolesarska povezava D8



Predmet projekta »Daljinska kolesarska povezava D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo« je kolesarska povezava v občinah Kidričevo, Hajdina in Mestna občina Ptuj, zato v nadaljevanju obravnavamo samo te odseke.

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA

Strateški cilj občin je na področju potovlanih navad je:

- Povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa pri poteh na delo.

Strateški cilj občin na področju dostopnosti je:

- Dostopnost krajevnih skupnosti in naselij v občinah s kolesom in okolju prijaznimi osebnimi avtomobili (npr. na elektro pogon).

Pet strateških stebrov razvoja prometa:

1. Celostno načrtovanje mobilnosti
2. Celovita promocija hoje
3. **Izkoriščanje potencialov kolesarjenja**
4. Privlačen javni potniški promet
5. Racionalien motoriziran promet

Izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Če želimo izkoristiti potencial kolesarskega prometa, je treba zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav tako v urbanem kot v ruralnem območju.

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi, s katerimi se bo v prihodnje treba soočiti.

Za vsakodnevne opravke občanov Kidričevega, Hajdine in Ptuja, manjkajo ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z odmaknjenimi naselji. Obstoječe kolesarsko omrežje je pogosto preveč podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno.

Prvi izziv oziroma naloga na področju kolesarjenja je vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za vse namene kolesarjenja in uporabno za vse skupine kolesarjev. Obstoječe kolesarske povezave bo treba med seboj povezati v sklenjeno kolesarsko mrežo, pri čemer pa je treba izbiro primerne poti in vrste infrastrukture maksimalno prilagajati varnosti in udobnosti kolesarjev.

Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija

Za uporabo kolesa kot 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 mestnim središčem. Zelo pomemben vidik je tudi povezanost in neprekinjenost površin za kolesarje. V Tabeli 7 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 7: Potrebe ciljnih skupin z vidika dnevne kolesarske mobilnosti

Ciljna skupina	Opis potreb
Neposredna ciljna skupina	
Zaposleni	Varno parkiranje kolesa, zadostno število parkirnih mest za kolesa Znižanje stroškov za prihod na delo Krepitev zdravja
Šolajoči otroci in mladina ter njihovi starši	Varna in udobna kolesarska povezava do osnovne šole. Varno parkiranje kolesa ali skiroja Zadostno število stojal za kolesa. Večja neodvisnost otrok, zmanjšanje potreb staršev po prevozu otrok v šolo Krepitev zdravja in motorike otrok in mladine Znižanje stroškov prevozov otrok v šolo in na popoldanske dejavnosti.
Prebivalci sosednjih občin, zalednih naselij in povezanih sosesk	Večja privlačnost in kakovost življenjskega prostora Znižanje izpustov toplogrednih plinov in hrupa Alternativne oblike mobilnosti
Starejši (aktivni upokojenci)	Večja neodvisnost Krepitev zdravja
Obiskovalci / Turisti	Večje privlačnost lokalnega okolja. Novi turistični produkti.

2.6 SWOT analiza

SWOT analiza je podana v sledeči preglednici.

Tabela 8: SWOT analiza

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> - zagotovitev ustrezne prometne infrastrukture za vse občane, - zagotovitev varne poti med naselji z urejeno kolesarsko potjo, - povečanje varnosti in kvalitete življenja vseh občanov, 	<ul style="list-style-type: none"> - pomanjkanje finančnih virov in stalnih virov financiranja ter dolgotrajni postopki za pridobitev nacionalnih in evropskih sredstev - nezmožnost samostojnega financiranja investicije s strani občine,

<ul style="list-style-type: none"> - kolesarska steza bo namenjena vsem generacijam, tako mlajšim kot starejšim 	<ul style="list-style-type: none"> - otežena prehodnost skozi naselje v času trajanja izvedbe investicije, - pomanjkanje začetnega kapitala, - splošni trendi v Sloveniji in tudi Evropi so prebivalstvo v regiji stara, kar bo povzročilo globalne probleme
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> - povečanje kolesarskega prometa za namene obiska centralnih dejavnosti in potovanja na delovna mesta, - razvoj lokalnega in širšega okolja, - večja povezanost turizma ter razvoj turizma v občini, - aktivno preživljanje prostega časa – kolesarjenje - večja prometna varnost zaradi urejene kolesarske steze, - večje naseljevanje mladih družin, - povečanje gospodarske aktivnosti v območju, kot posledica urejene infrastrukture. 	<ul style="list-style-type: none"> - premalo ugodnih finančnih sredstev za naložbe, - pomanjkanje usklajenega lokalnega razvoja, - če ne bomo omogočili kakovostne prometne infrastrukture na podeželju, bo tam število prebivalstva še upadalo in s tem tudi urejenost podeželja. - zaradi nepredvidljivih učinkov (nestabilne gospodarske ali politične razmere, močne vremenske nevšečnosti) ne bi bili zmožni zaključiti že začete investicije

2.7 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v občinah Kidričevo, Hajdina in Mestni občini Ptuj niso optimalne. Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih izboljšuje (predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest), a še vedno ostajajo tri osnovne kategorije problemov:

- ❖ Kolesarska infrastruktura, ki bi povezovala ruralna naselja z mestnim središčem ali med seboj ne obstaja ali pa je zgrajena delno;
- ❖ 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;
- ❖ 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.

Temeljni razlogi za investicijsko namero tako so:

- ❖ implementacija evropskih in nacionalnih programov in strategij na področju izboljšanja prometne varnosti in varovanja okolja regionalnega razvoja;
- ❖ izboljšanje prometne varnosti;
- ❖ ohranjanje poseljenosti območja;
- ❖ izboljšanje kvalitete življenja občanov Občine Kidričevo, Občine Hajdina in Mestne občine Ptuj;
- ❖ zagotavljanje enako vrednejših bivalnih pogojev na podeželskih območjih;
- ❖ varno udeležbo kolesarjev v prometu z ureditvijo kolesarske steze (trenutno stanje je nevarno, zaradi visokih hitrosti in srečevanja tovornih vozil, traktorjev in ostalih težjih vozil s kolesarji);
- ❖ dvig kakovosti preživljanja prostega časa;
- ❖ sledenje ciljem, ki sta si jih Občina Kidričevo, Občina Hajdina in Mestna občina Ptuj zastavili;

3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Planirana investicija bo predvidena v naslednjih programih in načrtih:

- v Načrtu razvojnih programov Občine Kidričevo,
- v Načrtu razvojnih programov Občine Hajdina,
- v Načrtu razvojnih programov Mestne občine Ptuj.

Izgradnja daljinske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo je v skladu s:

- ❖ Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (Uradni list RS, št. 39/13)
- ❖ Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030;
- ❖ Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 58/06);
- ❖ Strategijo razvoja Slovenije 2030;
- ❖ Strategijo pametne specializacije S4;
- ❖ Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030 (Uradni list RS, št. 31/20 in 44/22 – ZVO-2)
- ❖ Nacionalnim programom varstva okolja;
- ❖ Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike 2021 -2027;
- ❖ Regionalnim razvojnim programom za Podravje 2021-2027;

Pomembnejši predpisi, katerim investitorji z izvedbo projekta sledijo:

- ❖ Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE)
- ❖ Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24)
- ❖ Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23)
- ❖ Zakon o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F)
- ❖ Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2);
- ❖ Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov (Uradni list RS, št. 30/23);
- ❖ Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18 in 199/21 – GZ-1);
- ❖ Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1, 36/18 in 132/22 – ZCes-2);
- ❖ Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/19, 150/21, 132/22 – ZCes-2 in 26/24);

3.1 Opredelitev razvojnih ciljev glede na pogoje javnega razpisa ter določila in upravičene namene

3.1.1 Predmet projekta

Gre za projekt, ki z novimi prometnimi površinami za kolesarje povezuje občine Kidričevo, Hajdina in Ptuj.

Lokacija predvidene kolesarske povezave je prioriteta s stališča prometne varnosti in predvidene frekvence kolesarjenja.

Prometne površine za kolesarje, ločene od vozišča prometno obremenjenih cest, imajo predvsem iz vidika prometne varnosti osrednjo vlogo pri spodbujanju okoljsko prijaznega kolesarskega prometa.

Kolesarjenje ima pozitiven vpliv na kakovost bivanja in je marsikje uveljavljeno kot enakovreden in učinkovit način opravljanja vsakodnevnih poti - na obravnavanem območju predvsem zaradi ravnega terena in kratkih razdalj.

Predvidena kolesarska povezava bo dopolnila že obstoječe prometne površine, in bo služila predvsem namenom vsakodnevnih migracij med okoliškimi naselji, območjem centralnih dejavnosti in mestom Ptuj.

Glede na gostoto poselitve in druge okoliščine, je z izgradnjo zasnovane prometne infrastrukture pričakovati povečanje kolesarjenja predvsem v namene vsakodnevnih migracij.

3.1.2 Namen projekta

Z ureditvijo kolesarske povezave želimo:

- Vzpostaviti državno kolesarsko povezavo med občinami Kidričevo, Hajdina in Ptuj,
- 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 stanovanjskimi območji in območji centralnih dejavnosti.

Namen investicije je pospešiti skladen razvoj z uravnoveženim družbenim, gospodarskim in turističnim razvojem ter razvoj z vidika okolja, z zagotavljanjem visoke življenjske ravni in kakovosti zdravja ter bivalnega okolja, s tem dvig življenjskega standarda vseh občanov v Občini Kidričevo, Hajdina in Mestni občini Ptuj.

3.1.3 Cilji projekta

Cilj projekta je vzpostaviti smiselno, varno in udobno kolesarsko povezavo med stanovanjskimi območji in območji centralnih dejavnosti. Oblikovanje in izvajanje ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost bo prispevalo k spremembi potovalnih navad na območju občine Kidričevo, Hajdina in mestne občine Ptuj. S prehodi iz individualne rabe osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza (JPP, kolesarjenje, hoja,...) bomo znižali eksterne stroške prometa na ravni občin in regije. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost.

3.2 Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi

3.2.1 Skladnost s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko unijo 2021-2027

Projekt je skladen s cilji, določenimi v **Partnerskem sporazumu med Slovenijo in Evropsko unijo** in sicer s cilji politike:

- Cilji politike 2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti.
- Cilj politike 3: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti.
- Cilj politike 5: Evropa, ki je bližje državljanom, in sicer s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja vseh vrst območij ter lokalnih spodbud.

V poglavju 10. partnerskega sporazuma je poglavje Celostni pristop k reševanju demografskih izzivov in/ali posebnih potreb regij in območij (kjer je to primerno).

Trajnostni razvoj mest z obravnavo gospodarskih, okoljskih, podnebnih, demografskih in socialnih izzivov bo podprt na podlagi teritorialnih strategij, pri čemer so v ospredju mestne občine. Posebna pozornost se nameni reševanju okoljskih in podnebnih izzivov, zlasti prehodu na podnebno nevtrarno gospodarstvo do leta 2050, izkoriščanju potenciala digitalnih tehnologij za inovacije, revitalizaciji mestnih območij (socialni, gospodarski) in podpori razvoju mestnih območij. Teritorialne strategije, ki se izvajajo v okviru trajnostnega razvoja mest so TUS. Geografsko območje TUS so mestne občine ali mestne občine z občinami funkcionalnega območja, ki ga TUS zajema (torej območje ukrepanja, kjer je mestna občina središče).

Za izvedbo projekta na področju trajnostne mobilnosti bo uporabljen pristop DRR.

3.2.2 Skladnost s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027

Projekt je usklajen s Programom EKP 2021–2027, prednostna naloga 5: Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost.

Operacija je usklajena in prispeva h kazalnikoma rezultata in kazalnikom učinka na prednostni nalogi 5: Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost. Spodnji tabeli prikazujeta usklajenost operacije s cilji prednostne naloge 5 in prispevek operacije k kazalnikom rezultata in kazalnikom učinka.

Tabela 9: Usklajenost operacije z elementi Programa EKP 2021–2027, prednostna naloga 5

Prednostna naloga 5:	Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost
Specifični cilj RSO3.2.	Specifični cilj RSO3.2. Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo (ESRR) (Kohezijski sklad)
Kazalnika učinka	RCO58 Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo (Manj razvite regije)
Kazalnik rezultatov	RCR58 Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo (Manj razvite regije)

Tabela 10: Prispevek operacije h kazalnikom rezultata in kazalnikom učinka Programa EKP 2021–2027, prednostna naloga 5

Kategorija regije	ID	Kazalnik učinka in rezultata	Merska enota	Prispevek
Prispevek h kazalnikom rezultata				
Manj razvite regije	RCR58	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	uporabniki/ leto	5.000
Prispevek h kazalnikom učinka				
Manj razvite regije	RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	17,361

Namen investicije je prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti v občinah Kidričevo, Hajdina in Ptuj ter s tem zagotavljati osnovne infrastrukturne pogoje za boljšo povezanost urbanih območij z zaledjem, povečanje prometne varnosti za najšibkejše udeležence v prometu in izboljšanje kakovosti življenjskega prostora ter posledično vplivati na izboljšanje kakovosti zraka.

V okviru projekta je prispevek k ciljem naslednji:

- skupno število uporabnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo 5.000.
- skupna dolžina namenske kolesarske infrastrukture, ki je prejela podporo 17,361 km.

Povezava z drugimi prednostnimi nalogami in specifičnimi cilji Programom EKP 2021–2027

Operacija se navezuje tudi na ukrepe in aktivnosti drugih Prednostnih nalog in specifičnih ciljev Programa EKP 2021–2027. Tako posredno prispeva tudi k Prednostni nalogi 5: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti, specifičnemu cilju RSO3.2: Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo.

In sicer zasleduje ukrep “Infrastruktura za trajnostno mobilnost na lokalni ravni”. V CPS-jih so bile identificirane prioritete v občinah na področju trajnostne mobilnosti. To so predvsem kolesarske povezave in infrastruktura za pešce. Investicije na področju trajnostne mobilnosti bodo pripomogle k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevni migraciji prebivalstva. Večji delež uporabe trajnostnih načinov prevoza bo pripomogel k znižanju emisij TGP in drugih onesnaževal zraka iz prometa ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja.

Operacija tako posredno prispeva h kazalnikoma rezultata na prednostni nalogi 5: Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti, saj se z novogradnjo kolesarske steze prispeva k razvoju trajnostne mobilnosti.

3.2.3 Skladnost z Belo knjigo - Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu

Evropska komisija je leta 2011 sprejela dokument **Belo knjigo - Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu**. Med vizijo za konkurenčen in trajnosten razvoj obravnava tudi področja zmanjšanja emisij (Podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij) in mestno trajnostno mobilnost (Učinkovito osrednje prometno omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet; Čist mestni promet in dnevna migracija).

3.2.4 Skladnost s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Projekt zasleduje tudi cilje iz Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030.

Cilji strategije razvoja prometa so:

- izboljšati mobilnost in dostopnost;
- izboljšati oskrbo gospodarstva;
- izboljšati prometno varnost in varovanje;
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev;
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Strategija opredeljuje tudi posebne cilje po načinu prevoza in za ceste definirano, da je potrebno zagotoviti ustrezne prometne površine za nemotorizirane udeležence v prometu, z nadgradnjo obstoječega kolesarskega omrežja, kar je tudi predmet tega projekta.

3.2.5 Skladnost s Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji sprejeta v letu 2016 je izvedbeni dokument in določa posamezne ukrepe in podrobnejše aktivnosti, potrebna sredstva in način izvajanja, itd za izvedbo ukrepov iz Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030.

V nacionalnem programu je navedena dinamika vlaganj po posameznih področjih prometa, in sicer za:

- cestni promet,
- železniški promet,
- trajnostno mobilnost,
- vodni promet in
- zračni promet.

Projekt je skladen z resolucijo v delu področja prometa: Trajnostna mobilnost.

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost

Evropska komisija je decembra 2020 sprejela strategijo za trajnostno in pametno mobilnost in akcijski načrt z 82 pobudami, ki bodo usmerjale njeno delo v naslednjih štirih letih. Na podlagi te strategije bo prometni sistem EU lahko dosegel zeleno in digitalno preobrazbo ter postal bolj odporen na prihodnje krize. Kot je predstavljeno v evropskem zelenem dogovoru, bo rezultat **90-odstotno zmanjšanje emisij iz prometa do leta 2050**, ki ga bo omogočil pameten, konkurenčen, varen, dostopen in cenovno ugoden prometni sistem. Temu bo potrebno prilagoditi tudi transport v urbanih območjih.

3.2.6 Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije do 2030

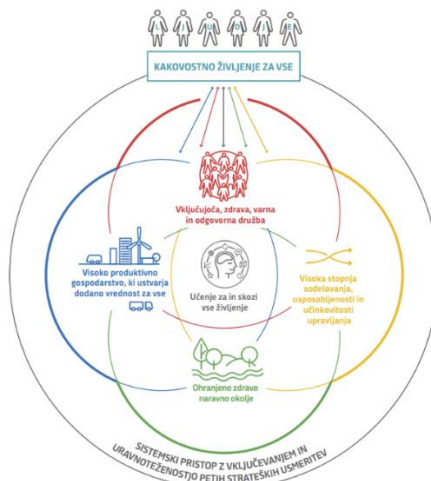
Prispeva k strateškim razvojnim usmeritvam države iz Strategije razvoja Slovenije 2030, katere osrednji cilj je zagotoviti kakovostno življenjsko okolje za vse.

Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- učenje za in skozi vse življenje,

- visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Slika 8: Osrednji cilji in strateške usmeritve Strategije razvoja Slovenije 2030



Vir: Strategija razvoja Slovenije do 2030 (stran 18)

Projekt zasleduje Cilj 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo, ki se ga želi doseči z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

3.2.7 Skladnost s Strategija pametne specializacije

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

3.2.8 Skladnost s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 opredeljuje več strateških ciljev in njihovo uresničevanje prispeva k udeležanju ciljev strategije razvoja Slovenije. Investicija prispeva k Cilju 3 Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih.

Slika 9: Prispevek ciljev strategije prostorskega razvoja Slovenije k udejanjenju ciljev Strategije razvoja Slovenije



Vir: Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050, 2023

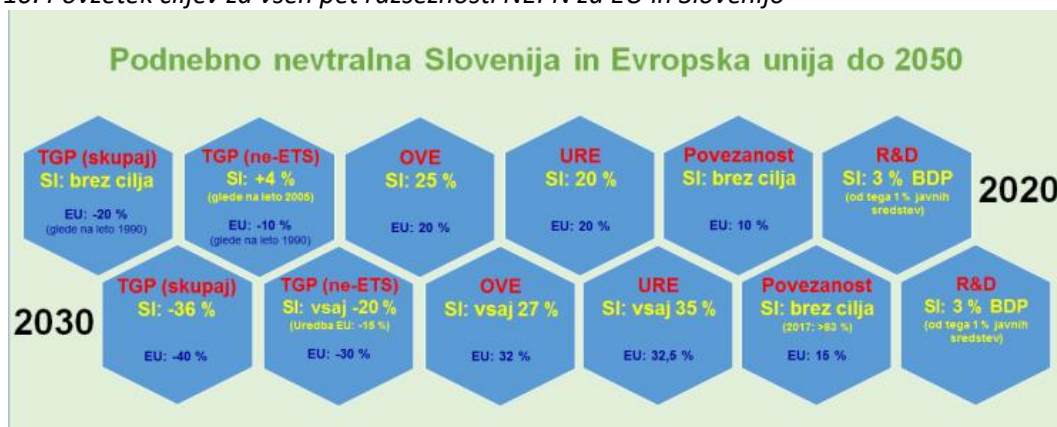
3.2.9 Skladnost z Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)

Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN) je akcijsko strateški dokument, ki ga je skladno z Uredbo EU 2018/1999 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov dolžna sprejeti vsaka država članica EU.

NEPN za obdobje do leta 2030 (s pogledom do 2040) določa cilje, politike in ukrepe na petih razsežnostih energetske unije:

1. razogljičenje (emisije TGP in OVE),
2. energetska učinkovitost,
3. energetska varnost,
4. notranji trg ter
5. raziskave, inovacije in konkurenčnost.

Slika 10: Povzetek ciljev za vseh pet razsežnosti NEPN za EU in Slovenijo



Vir: NEPN, stran 30

Projekt prispeva k doseganju ciljev Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta (NEPN):

- Razsežnost razogličanje k cilju Emisije in odvzemi toplogrednih plinov kjer mora Slovenija zaradi nenehne rasti cestnega (tovornega in potniškega) prometa posebno pozornost nameniti železniškemu prometu in **ukrepom trajnostne mobilnosti**. S tem bo zmanjšala ogljični odtis v prometnem sektorju in razbremenila gosti promet, ki postaja nevzdržen za slovenske ceste.
- K trajnostni mobilnosti svoj delež prispevata tudi pešačenje in kolesarjenje, zato bomo aktivno spodbujali izgradnjo kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce. Na ta način bo Slovenija omogočila prebivalstvu enostaven, hiter, zelen in za okolje ter mestna središča ne invaziven promet v zadnjih kilometrih. Cilj je, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom (zdaj je takšnih 67 % potovanj) in bistveno poveča število potovanj peš, s kolesom ali javnim potniškim prevozom.
- Razsežnost energetska učinkovitost k cilju Promet z **ukrepom Celostno prometno načrtovanje na lokalni in regionalni ravni** z regionalno ravno upravljanja mobilnosti: nadgradnje celostnih prometnih strategij (CPS) občin v regijske strategije s poudarkom na izboljšanju organizacije javnega prometa.

3.2.10 Skladnost z Resolucijo o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030

Usklajenost projekta z **Resolucijo o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030**, ki je bil potrjen, dne 5. 3. 2020, in ki kot enega izmed usmeritev in ukrepov za ohranjanje in izboljševanje kakovosti zraka navaja »Informiranje in ozaveščanje bosta zajemala vzpodbujanje ustrežnejše rabe kurilnih naprav in varčne vožnje ter kolesarjenja in pešačenja.«. Eden izmed ukrepov za doseganje tega cilja je »sodelovanje in spodbujanje lokalnih skupnosti pri promociji trajnostne mobilnosti in ozaveščanje o vplivih avtomobilskega prometa ter prednostih alternativnih načinov prevoza«.

3.2.11 Skladnost z Nov evropski Bauhaus

Investitorji bodo pri predmetni investiciji delovali po principu **Novi Bauhaus** z namenom, da izboljša prometno infrastrukturo z novogradnjo kolesarske steze, ki bo z umeščenostjo zelenega pasu med vozišče in kolesarsko stezo le-to naredila privlačnejšo in bolj varno. Pri izgradnji kolesarske steze se bo upoštevalo, da bo trajnostna in da bo vključevala prebivalce in njihove potrebe na naslednji način:

- Trajnostno (Sustainable),
- Lepo (Beautiful),
- Vključeno (Together).

S projektom se torej zasleduje tudi temeljne vrednote **novega evropskega Bauhausa**, saj se ureja boljša dostopnost vsem udeležencem v prometu, še posebej izboljšanje stanja za vse ranljive udeležence v prometu: kolesarje, pešce, invalide in gibalno ovirane osebe, starejše, otroke itn. V proces izvedbe projekta so vključeni tudi občani in uporabniki, ki so zaradi dotrajanosti že večkrat izpostavili poškodbe in dali pobudo o prenovi omenjene infrastrukture. Z investicijo se bo izboljšala tudi kakovost bivanja v občini in uporaba javnega prostora. Poleg trajnostne gradnje, kot jo opredeljuje zakonodaja, lahko na trajnost gledamo tudi z vidika vzpostavitve kolesarske povezave za namene spodbujanja trajnostne mobilnosti, ki bo pozitivno vplivala na trajnost okolja in zdravje ljudi.

3.2.12 Skladnost z Regionalnim razvojnim programom Podravje 2021 - 2027

Projekt je skladen z Regionalnim razvojnim programom Podravje 2021 – 2027 in sicer Ciljem 2 – Nizkoogljična in bolj zelena regija, Razvojna prioriteta 2.6 Trajnostna mobilnost, ukrep 2.6.1 Spodbujanje uporabe in razvoj vseh oblik trajnostnega prometa.

3.3 Zakonodaja, ki ureja predmetno področje

Pri pripravi vse potrebne dokumentacije za predmetni projekt in izdelavo nadaljnje investicijske dokumentacije projekta je potrebno upoštevati merodajno evropsko zakonodajo, slovensko zakonodajo in zakonodajo občin, ki bodo vključene v projekt.

Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko (Uradni list Evropske unije L 231/159)

Ta uredba določa finančna pravila za Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR), Evropski socialni sklad plus (ESS+), Kohezijski sklad, Sklad za pravični prehod (SPP), Evropski sklad za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo (ESPRA), Sklad za azil, migracije in vključevanje (AMIF), Sklad za notranjo varnost (SNV) in instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko (IUMV) ter skupne določbe, ki se uporabljajo za ESRR, ESS+, Kohezijski sklad, SPP in ESPRA.

Uredba (EU) 2021/1058 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o Evropskem skladu za regionalni razvoj in Kohezijskem skladu (Uradni list Evropske unije L 231/60)

Ta uredba določa specifične cilje in področje uporabe podpore iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) v zvezi s ciljem „naložbe za delovna mesta in rast“ ter ciljem „evropsko teritorialno sodelovanje“ (Interreg) iz člena 5(2) Uredbe (EU) 2021/1060.

Ta uredba prav tako določa specifične cilje in področje uporabe podpore iz Kohezijskega sklada v zvezi s ciljem „naložbe za delovna mesta in rast“ iz točke (a) člena 5(2) Uredbe (EU) 2021/1060.

Uredba o izvajanju uredb (EU) in (Euratom) na področju izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 za cilj naložbe za rast in delovna mesta (Uradni list RS, št. 21/23)

Ta uredba ureja izvajanje postopkov pri porabi sredstev evropske kohezijske politike za Evropski sklad za regionalni razvoj, Evropski socialni sklad plus, Kohezijski sklad in Sklad za pravični prehod v skladu s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, ki je podprt s sredstvi kohezijske politike v višini, kot jo določa Sporazum o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2021–2027.

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)

Ta uredba določa pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije za vse investicijske projekte in druge ukrepe, ki se financirajo po predpisih, ki urejajo javne finance.

Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE)

Ta zakon določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest;
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju;
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet;
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih;
- ukrepe za zmanjšanje škodljivih vplivov emisij prometa.

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) (Uradni list RS, št. 130/22)

Ta zakon ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave, presojo kakovosti ter povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Zakon določa tudi pravila o sofinanciranju ukrepov celostnega prometnega načrtovanja in finančnih spodbudah za izvajanje ukrepov na podlagi tega zakona ter pristojnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja.

Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24)

Ta zakon določa cilje, načela in pravila urejanja prostora, udeležence, ki delujejo na tem področju, vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja, postopke za njihovo pripravo in sprejetje (v nadaljnjem besedilu: postopki priprave), njihovo izvedbo ter postopke umeščanja, podrobnejšega načrtovanja in dovoljevanja prostorskih ureditev državnega pomena. Določa tudi prostorske ukrepe in druge akte urejanja prostora, instrumente in ukrepe zemljiške politike ter ureja spremljanje stanja prostorskega razvoja, delovanje prostorskega informacijskega sistema in izdajanje potrdil s področja urejanja prostora.

Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23)

Ta zakon ureja pogoje za graditev objektov in druga vprašanja, povezana z graditvijo objektov.

Zakon o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F)

Ta zakon določa pravila o postopkih javnega naročanja, ki jih izvedejo naročniki v zvezi z javnimi naročili in projektnimi natečaji.

Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE in 23/24)

Ta zakon ureja varstvo okolja pred obremenjevanjem kot temeljni pogoj za trajnostni razvoj in v tem okviru določa temeljna načela varstva okolja, ukrepe varstva okolja, spremljanje stanja okolja in informacije o okolju, ekonomske in finančne instrumente varstva okolja, javne službe varstva okolja in druga z varstvom okolja povezana vprašanja.

Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)

Ta pravilnik določa tehnične zahteve, ki se morajo upoštevati pri projektiranju, gradnji in vzdrževanju kolesarskih površin in se nanašajo na izbiro vrste, geometrijske elemente ter druge ureditve kolesarskih površin.

Pravilnik o kolesarskih povezavah (Uradni list RS, št. 29/18, 65/19 in 132/22 – ZCes-2)

Ta pravilnik določa merila za razvrstitev kolesarskih povezav, pravila za označitev in evidentiranje kolesarskih povezav, pogoje za vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskih povezav in potek kolesarskih povezav.

Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov (Uradni list RS, št. 30/23)

Ta pravilnik določa podrobnejšo vsebino, obliko in način izdelave projektne in druge dokumentacije za zahtevne, manj zahtevne in nezahtevne objekte, ki se uporablja za posamezne vrste stavb in gradbeno inženirskih objektov glede na namen njihove uporabe in vrsto gradnje, ter obliko in vsebino obrazcev za zahteve, izjave, prijave, mnenja, sklepe in odločbe v postopkih pridobivanja projektnih in drugih pogojev, mnenj, gradbenih dovoljenj, uporabnih dovoljenj, prijav začetka gradnje in legalizacij objektov v skladu z zakonom, ki ureja graditev.

Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18 in 199/21 – GZ-1)

Ta pravilnik podrobneje določa bistveno zahtevo, s katero se zagotavljata univerzalna graditev in uporaba objektov, in vključuje graditev in uporabo objektov, dostopnih vsem ljudem, in graditev prilagodljivih objektov.

Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/19, 150/21, 132/22 – ZCes-2 in 26/24)

Ta pravilnik določa namen, vrste, pomen, obliko, barvo, velikost, lastnosti in postavljanje prometne signalizacije in prometne opreme na javnih in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet.

Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Murska Sobota (SD OPN1) (Uradni list RS, št. 54/16 in 67/16)

S tem odlokom se v skladu z Odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04) in Uredbo o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04) sprejme Občinski prostorski načrt Mestne občine Murska Sobota (v nadaljnjem besedilu: prostorski načrt).

Prostorski načrt je prostorski akt, s katerim se določijo cilji in izhodišča prostorskega razvoja občine, načrtujejo prostorske ureditve lokalnega pomena ter določijo pogoji umeščanja objektov v prostor. Prostorski načrt velja za celotno območje Mestne občine Murska Sobota in je podlaga za izdajo dovoljenj za posege v prostor.

Prostorski načrt je usklajen z mnenji nosilcev urejanja prostora oziroma s predpisi z njihovih delovnih področij.

4 OPIS RAZLIČICE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

V Dokumentu identifikacije investicijskega projekta so prikazane različice »brez« investicije in »z« investicijo.

4.1 Različica »brez« investicije

Različica "brez" investicije je tista različica, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. Različica »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta Občine Kidričevo, Hajdina in Mestne občine Ptuj. Brez realizacije investicijskega projekta Občine Kidričevo, Hajdina in Mestna občina Ptuj ne bo sledila vsem Direktivam, Strategijam in Programom, ki jih narekuje Slovenija in Evropska unija na področju prometne infrastrukture, varnosti udeležencev v prometu in zagotavljanju osnovne infrastrukture.

Različica »brez« investicije pomeni, da Občina Kidričevo, Hajdina in Mestna občina Ptuj ne pristopijo k projektu in črpanju nepovratnih sredstev, ki so namenjena trajnostni mobilnosti. Pomeni, da se odsek kolesarske steze ne uredi. Prav tako z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih zadali.

4.2 Različica »z« investicijo

Različica »z« investicijo pomeni, da Občina Kidričevo, Hajdina in Mestna občina Ptuj izvedejo projekt »Daljinska kolesarska povezava D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo«. S tem bomo razširili oziroma uredili mrežo kolesarskih povezav v občini Kidričevo, Hajdina in mestni občini Ptuj in ponudili domačinom in turistom možnost izbire bolj trajnostne oblike prevoznih sredstev med stanovanjskimi območji in območji centralnih dejavnosti. S tem bomo prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, prispevali k telesni aktivnosti prebivalcev občine in izboljšali kakovost življenja.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo- Daljinska kolesarska povezava D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo.

4.3 Izbor optimalne različice

Za namen izbora optimalne možne različice izvedbe projekta je bilo izbranih 4 skupin meril (kazalnikov), ki možne različice izvedbe projekta obravnavajo z različnih vidikov. S pomočjo navedenih meril se bo izbralo optimalno različico izvedbe projekta, ki je z vidika investitorja najracionalnejša,

učinkovita, realno izvedljiva z najmanjšimi tveganji, usklajena s cilji ter je finančno in ekonomsko upravičena.

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

- vrednost investicije
- izvedljivost projekta in tveganje
- kazalniki finančne analize
 - neto sedanja vrednost
 - interna stopnja donosa
 - relativna neto sedanja vrednost
- kazalniki ekonomske analize
 - neto sedanja vrednost
 - interna stopnja donosa
 - relativna neto sedanja vrednost

Izbor optimalne različice je bil izveden na podlagi zgoraj navedenih skupin meril za različico "brez" investicije ter za različico "z" investicijo. Vsakemu kazalniku v posamezni skupini se je dodalo točke, glede na velikost vpliva (npr.: velik vpliv 2 točki, manjši vpliv 1 točka, ni vpliva oz. negativni vpliv 0 točk).

Na koncu se je seštelo število točk posamezne različice v vsaki skupini meril, kjer se je dobila različica z večjim številom točk, ki je po naštetih kriterijih boljša oz. optimalna različica izvedbe projekta.

Tabela 11: Ocena različic z izborom optimalne različice

Zbirni prikaz meril	Različica "brez" investicije		Različica "z" investicijo	
	Vrednost	Št. točk	Vrednost	Št. točk
Finančna sredstva za izvedbo projekta		2		0
Višina vlaganj po stalnih cenah	0,00 €	2	4.796.878,08 €	0
Izvedljivost projekta in tveganje		0		3
Časovna izvedljivost	-	0	srednje tveganje	1
Izvedljivost projekta	-	0	srednje tveganje	1
Analiza tveganj	-	0	srednje tveganje	1
Kazalniki finančne analize		0		0
Neto sedanja vrednost	-	0	-4.082.814 €	0
Interna stopnja donosa	-	0	negativna	0
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	- 1,05	0
Kazalniki ekonomske analize		0		6
Neto sedanja vrednost	-	0	1.668.758 €	2
Interna stopnja donosa	-	0	8,82 %	2
Relativna neto sedanja vrednost	-	0	0,39	2
Skupaj		2		9

Optimalna različica je tista, ki se ponaša z večjim številom točk. Večje število točk pomeni, da ima projekt večji pozitivni vpliv na izbrana merila in cilje. V obravnavanem primeru predstavlja izbran in optimalen projekt različica "z" investicijo.

Primerjava različic pokaže, da je različica "z" investicijo razvojno bolj smiselna, saj v širše okolje prinese pomembne družbeno-ekonomske koristi, kar upravičuje vlaganja javnih sredstev. Hkrati pa izvedba različice "z" investicijo uresničuje cilje in strategije razvojnih strategij in politik na državni in EU ravni ter izpolnjuje vse zakonske zahteve.

Poleg tega je različica "z" investicijo skladna s strokovnimi zahtevami podanih v smernicah:

- Navodila za projektiranje kolesarskih površin DRSI - novelacija junij 2012,

ter prispeva k:

- spodbujanju ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema s prispevkom k doseganju strateških ciljev CPS Mestne občine Ptuj in Občine Kidričevo, in sicer:
 - Izboljšati kazalnike zdravja prebivalcev s povečanim deležem aktivne mobilnosti – zmanjšanje umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja za 10 % do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2013):
 - Delež potovanj s kolesom in peš;
 - Dvigniti privlačnost javnih površin v starem mestnem jedru in primestnih središčih do leta 2030 z oblikovanjem po meri ljudi (glede na izhodiščno leto 2016).
 - Število kolesarjev na merodajnem prerezu javne površine (v starem mestnem jedru ali primestnem središču);
 - Spremeniti potovalne navade prebivalcev občine v smeri okolju prijaznih načinov potovanja, in sicer povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa na skupaj več kot 50 % do leta 2030 (delež 2016 je znašal 32 %).
 - Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.
 - Povečanje deleža uporabe koles za vsaj 5 % glede na izhodiščno stanje.
 - Ureditev vsaj 20 km kolesarskih poti v 5 letih.
- zmanjšanju opravljenih potniških kilometrov z osebni motornimi vozili in izboljšanju kakovosti zraka – ureditev kolesarske infrastrukture
 - dolžina kolesarske steze znaša 17.361 m na terenu.

Zaradi vsega navedenega v nadaljevanju investicijskega dokumenta obravnavamo in podrobneje predstavljamo različico "z" investicijo, saj je optimalnejša z ekonomskega, družbenega in okoljskega vidika kot različica "brez" investicije.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

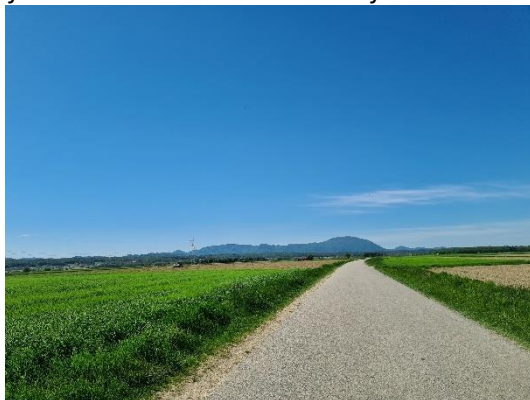
5.1 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru operacije

Občina Kidričevo

Po prehodu trase predvidene kolesarske povezave iz Občine Majšperk, se le ta nadaljuje v Občino Kidričevo.

Trasa poteka pretežno po občinskih lokalnih cestah, kjer je obstoječe vozišče z obojestranskimi bankinami.

Slika 11: Občina Kidričevo, obstoječe vozišče lokalnih cest z obojestranskimi bankinami



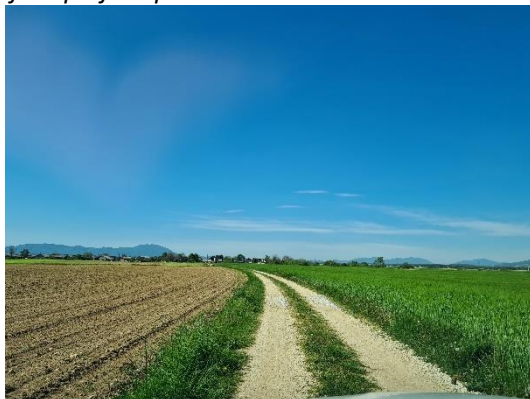
Od meje z Občino Majšperk je trasa predvidena v smeri naselja Spodnje Jablane in se nadaljuje mimo Cirkovce preko železniške proge v smeri naselja Starošince. Na omenjenem poteku je obstoječe vozišče z obojestranskimi bankinami, v naselju Spodnje Jablane je obstoječa enostranska površina za pešce označena z talno signalizacijo, ki ni nivojsko ločena. Talno označena površina za pešce se na krajšem poteku nadaljuje tudi v smeri proti naselju Cirkovce. Sledi vozišče z obojestranskimi bankinami, v naselju Starošince pa ponovno obstoječa enostranska površina za pešce, označena s talno signalizacijo in ni nivojsko ločena.

Slika 12: Občina Kidričevo, obstoječe vozišče s površino za pešce



Iz naselja Starošince gre predvidena trasa kolesarske povezave po poljski poti med polji, skozi gozd in se v naselju Brunšvik usmeri desno v smeri Kungote pri Ptuj.

Slika 13: Občina Kidričevo, obstoječe poljska pot



V nadaljevanju gre za obstoječe vozišče regionalne ceste R3-711 (odsek 9013) z obojestranskimi bankinami. Na regionalno cesto se predvidena kolesarska povezava priključi v km 5+422 in je predvidena ob njej do km 9+612.

V Kungoti pri Ptuj je predviden krajši krak mimo cerkve ob regionalni cesti do omenjene stacionaže 9+612, drugi krak trase pa se usmeri na lokalno cesto v smeri meje z Občino Hajdina.

V začetnem delu naselja Kungota pri Ptuj, je obstoječe vozišče z obojestranskimi bankinami, v nadaljevanju pa je obstoječa enostranska površina za pešce, ki pa tudi tukaj ni nivojsko ločena.

Slika 14: Občina Kidričevo, Kungota pri Ptuj



Slika 15: Občina Kidričevo, obstoječe vozišče s površino za pešce



- V omenjeni občini je predviden potek državne kolesarske povezave tudi ob občinskih in lokalnih cestah, in sicer:
 - LC-240111,
 - LC-165061,
 - JP-665511,
 - LC-165172,
 - LC-165031,
 - LC-328291.
- Na omenjeni trasi v Občini Kidričevo, se nahajajo naslednji premostitveni objekti:
 - Most 045015 čez potok Polskava,
 - Most 045002,
 - Most 045005 čez Framski potok.

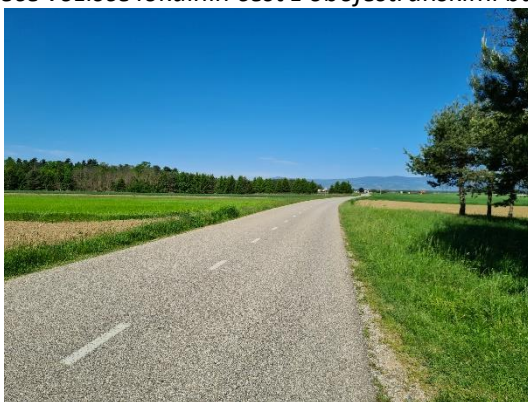
Občina Hajdina

Iz naselja Kungota pri Ptujju se trasa nadaljuje v Občino Hajdina in poteka skozi naselje Gerečja vas v smeri Spodnje Hajdine. V naselju Gerečja vas je obstoječe vozišče z obojestranskim hodnikom za pešce, v nadaljevanju pa gre predvsem za potek po obstoječih lokalnih cestah, kjer je obstoječe vozišče in obojestranska bankina.

Slika 16: Občina Hajdina, Gerečja vas



Slika 17: Občina Hajdina, obstoječe vozišče lokalnih cest z obojestranskimi bankinami



V Spodnji Hajdini trasa predvidene kolesarske povezave preide na regionalno cesto R2-454 (odsek 1495) v km 0+553 ter se nadaljuje v smeri proti meji z Mestno občino Ptuj, in sicer vse do začetne stacionaže 0+000 omenjene ceste. Sledi potek trase po regionalni cesti R3-710 (odsek 0247) od km 2+720 ter do meje z Mestno občino Ptuj, to je do km 1+748.

Na odseku regionalne ceste je obstoječe vozišče z enostranskim hodnikom za pešce.

Slika 18: Občina Hajdina, obstoječe regionalna cesta R2-454 z enostranskim hodnikom za pešce (podvoz PT0072)



- V omenjeni občini je predviden potek državne kolesarske povezave tudi ob občinskih; lokalnih cestah, in sicer:
 - LC-328291,
 - JP-829441.
- Na omenjeni trasi v Občini Hajdina, se nahajajo naslednji premostitveni objekti:
 - Nadvoz VA1164 čez AC,
 - Podvoz PT0072.

Mestna občina Ptuj

Iz Občine Hajdina se predvidena trasa nadaljuje v Mestno občino Ptuj ob regionalni cesti R3-710 (odsek 0247), in sicer od km 1+748 in do km 0+763, kjer se trasa v krožnem križišču na Mariborski cesti preusmeri na lokalno in zbirno mestno cesto, ki vodita čez Zadružni trg do pešmostu čez reko Dravo.

Na omenjenih regionalnih cestah je obstoječe vozišče z enostranskim hodnikom za pešce oz. obojestranskim hodnikom za pešce.

- V omenjeni občini je predviden potek državne kolesarske povezave tudi ob občinskih; lokalnih cestah, in sicer:
 - LC-329001
 - LZ-329281

Slika 19: Občina Ptuj, obstoječe regionalna cesta R3-710 z obojestranskim hodnikom za pešce



Slika 20: Občina Ptuj, obstoječe regionalna cesta R2-454 z enostranskim hodnikom za pešce



- Na omenjeni trasi v Mestni občini Ptuj, se nahajajo naslednji premostitveni objekti:
 - Most 329001 čez potok Studenčnica.

6 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

V nadaljevanju so navedene celotne investicijske vrednosti za izvedbo investicijskega projekta, ki je namenjen ureditvi daljinske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo.

V končni investicijski vrednosti je potrebno upoštevati stroške izvedbe:

- Projektna dokumentacija,
- Investicijska dokumentacija,
- Gradnja,
- Nadzor,
- Odkupi zemljišč,
- Informiranje in obveščanje.

Celotna investicijska vrednost je ocenjena na EUR z DDV.

6.1 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 12: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) - Skupaj

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	85.159,55	103.894,65
2.	Investicijska dokumentacija	4.850,00	4.850,00
3.	Gradnja	3.482.992,70	4.249.251,10
4.	Nadzor	104.949,86	128.038,82
5.	Odkupi zemljišč	250.534,51	305.652,10
6.	Informiranje in obveščanje	4.255,23	5.191,41
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	3.932.741,85	
	DDV - 22%		864.136,23
	SKUPAJ VREDNOST z DDV		4.796.878,08

Skupna vrednost investicije po stalnih cenah z DDV-jem je **4.796.878,08 EUR**.

Tabela 13: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) – Občina Kidričevo

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	9.737,10	11.879,26
2.	Investicijska dokumentacija	3.007,00	3.007,00
3.	Gradnja	2.178.813,37	2.658.152,32
4.	Nadzor	65.363,77	79.743,80

5.	Odkupi zemljišč	167.606,62	204.480,08
6.	Informiranje in obveščanje	1.418,41	1.730,47
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	2.425.946,27	
	DDV - 22%		533.046,66
	SKUPAJ VREDNOST z DDV		2.958.992,93

Tabela 14: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) - Občina Hajdina

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	57.321,18	69.931,84
2.	Investicijska dokumentacija	1.406,50	1.406,50
3.	Gradnja	978.641,28	1.193.942,36
4.	Nadzor	29.328,83	35.781,17
5.	Odkupi zemljišč	46.071,05	56.206,68
6.	Informiranje in obveščanje	1.418,41	1.730,47
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	1.114.187,25	
	DDV - 22%		244.811,77
	SKUPAJ VREDNOST z DDV		1.358.999,02

Tabela 15: Celotna investicijska vrednost projekta po stalnih cenah (v EUR) – Mestna občina Ptuj

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	18.101,27	22.083,55
2.	Investicijska dokumentacija	436,50	436,50
3.	Gradnja	325.538,05	397.156,42
4.	Nadzor	10.257,26	12.513,85
5.	Odkupi zemljišč	36.856,84	44.965,34
6.	Informiranje in obveščanje	1.418,41	1.730,47
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	392.608,33	
	DDV - 22%		86.277,80
	SKUPAJ VREDNOST z DDV		478.886,13

6.1.1 Ocena upravičenih stroškov po stalnih cenah

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ so »upravičeni stroški« tisti del stroškov, ki so osnova za izračun (so)financerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu ali programu.

Tabela 16: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Skupaj

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	85.159,55
2.	Investicijska dokumentacija	4.850,00
3.	Gradnja	3.482.992,70
4.	Nadzor	104.949,86
5.	Odkupi zemljišč	250.534,51
6.	Informiranje in obveščanje	4.255,23
	SKUPAJ	3.932.741,85

Skupna vrednost upravičenih stroškov po stalnih cenah znaša **3.932.741,85 EUR**.

Tabela 17: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Občina Kidričevo

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	9.737,10
2.	Investicijska dokumentacija	3.007,00
3.	Gradnja	2.178.813,37
4.	Nadzor	65.363,77
5.	Odkupi zemljišč	167.606,62
6.	Informiranje in obveščanje	1.418,41
	SKUPAJ	2.425.946,27

Tabela 18: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Občina Hajdina

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	57.321,18
2.	Investicijska dokumentacija	1.406,50
3.	Gradnja	978.641,28
4.	Nadzor	29.328,83
5.	Odkupi zemljišč	46.071,05
6.	Informiranje in obveščanje	1.418,41
	SKUPAJ	1.114.187,25

Tabela 19: Prikaz upravičenih stroškov po stalnih cenah v EUR - Mestna občina Ptuj

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	18.101,27
2.	Investicijska dokumentacija	436,50
3.	Gradnja	325.538,05
4.	Nadzor	10.257,26
5.	Odkupi zemljišč	36.856,84
6.	Informiranje in obveščanje	1.418,41
	SKUPAJ	392.608,33

6.1.2 Ocena preostalih (neupravičenih) stroškov po stalnih cenah

V nadaljevanju predstavljamo preostali del stroškov investicije, ki jih investitor planira izvesti in bodo financirani iz občinskega proračuna ali iz drugih virov, saj omenjeni del stroškov investicije ne zadoščajo pogojem, da bi jih uvrstili med upravičene investicijske stroške (Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)).

Tabela 20: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Skupaj

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	864.136,23
	SKUPAJ	864.136,23

Skupna vrednost (ne)upravičenih stroškov investicije po stalnih cenah: **864.136,23 EUR**.

Tabela 21: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Občina Kidričevo

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	533.046,66
	SKUPAJ	533.046,66

Tabela 22: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Občina Hajdina

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	244.811,77
	SKUPAJ	244.811,77

Tabela 23: Ocena neupravičenih stroškov po stalnih cenah - Mestna občina Ptuj

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	86.277,80
	SKUPAJ	86.277,80

6.1.3 Terminski plan glede vrste stroškov po stalnih cenah

Tabela 24: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Skupaj

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,000	1,000	1,000
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	4.850,00	254.226,72	1.650.315,75	2.023.349,38
Neupravičeni stroški	0,00	55.929,89	363.069,47	445.136,87

Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	4.850,00	310.156,61	2.013.385,22	2.468.486,25
---	-----------------	-------------------	---------------------	---------------------

Tabela 25: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Kidričevo

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,000	1,000	1,000
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	3.007,00	177.830,57	970.413,92	1.274.694,78
Neupravičeni stroški	0,00	39.122,73	213.491,07	280.432,86
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	3.007,00	216.953,30	1.183.904,99	1.555.127,64

Tabela 26: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Hajdina

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,000	1,000	1,000
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	1.406,50	57.808,03	532.526,99	522.445,73
Neupravičeni stroški	0,00	12.717,77	117.155,94	114.938,06
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	1.406,50	70.525,80	649.682,93	637.383,79

Tabela 27: Celotna investicijska vrednost po stalnih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Mestna občina Ptuj

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,000	1,000	1,000
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	436,50	18.588,12	147.374,84	226.208,87
Neupravičeni stroški	0,00	4.089,39	32.422,46	49.765,95
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	436,50	22.677,51	179.797,30	275.974,82

6.2 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Tabela 28: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Skupaj

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	87.458,85	106.699,80
2.	Investicijska dokumentacija	4.850,00	4.850,00
3.	Gradnja	3.742.623,00	4.566.000,06
4.	Nadzor	112.778,00	137.589,16
5.	Odkupi zemljišč	262.132,00	319.801,04
6.	Informiranje in obveščanje	4.500,00	5.490,00
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	4.214.341,85	
	DDV - 22%		926.088,21
	SKUPAJ VREDNOST z DDV		5.140.430,06

Skupna vrednost investicije po tekočih cenah z DDV-jem je **5.140.430,06 EUR**.

Tabela 29: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Občina Kidričevo

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	10.000,00	12.200,00
2.	Investicijska dokumentacija	3.007,00	3.007,00
3.	Gradnja	2.342.623,00	2.858.000,06
4.	Nadzor	70.278,00	85.739,16
5.	Odkupi zemljišč	172.132,00	210.001,04
6.	Informiranje in obveščanje	1.500,00	1.830,00
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	2.599.540,00	
	DDV - 22%		571.237,26
	SKUPAJ VREDNOST z DDV		3.170.777,26

Tabela 30: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Občina Hajdina

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	58.868,85	71.820,00
2.	Investicijska dokumentacija	1.406,50	1.406,50
3.	Gradnja	1.050.000,00	1.281.000,00
4.	Nadzor	31.500,00	38.430,00
5.	Odkupi zemljišč	50.000,00	61.000,00
6.	Informiranje in obveščanje	1.500,00	1.830,00

SKUPAJ VREDNOST brez DDV	1.193.275,35	
DDV - 22%		262.211,15
SKUPAJ VREDNOST z DDV		1.455.486,50

Tabela 31: Celotna investicijska vrednost projekta po tekočih cenah (v EUR) - Mestna občina Ptuj

Zap. št.	VRSTA DELA	VREDNOST brez DDV	VREDNOST z DDV
1.	Projektna dokumentacija	18.590,00	22.679,80
2.	Investicijska dokumentacija	436,50	436,50
3.	Gradnja	350.000,00	427.000,00
4.	Nadzor	11.000,00	13.420,00
5.	Odkupi zemljišč	40.000,00	48.800,00
6.	Informiranje in obveščanje	1.500,00	1.830,00
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	421.526,50	
	DDV - 22%		92.639,80
	SKUPAJ VREDNOST z DDV		514.166,30

6.2.1 Ocena upravičenih stroškov po tekočih cenah

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ so »upravičeni stroški« tisti del stroškov, ki so osnova za izračun (so)financerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu ali programu.

Tabela 32: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Skupaj

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	87.458,85
2.	Investicijska dokumentacija	4.850,00
3.	Gradnja	3.742.623,00
4.	Nadzor	112.778,00
5.	Odkupi zemljišč	262.132,00
6.	Informiranje in obveščanje	4.500,00
	SKUPAJ	4.214.341,85

Skupna vrednost upravičenih stroškov po tekočih cenah znaša **4.214.341,85 EUR**.

Tabela 33: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Občina Kidričevo

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	10.000,00
2.	Investicijska dokumentacija	3.007,00

3.	Gradnja	2.342.623,00
4.	Nadzor	70.278,00
5.	Odkupi zemljišč	172.132,00
6.	Informiranje in obveščanje	1.500,00
	SKUPAJ	2.599.540,00

Tabela 34: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Občina Hajdina

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	58.868,85
2.	Investicijska dokumentacija	1.406,50
3.	Gradnja	1.050.000,00
4.	Nadzor	31.500,00
5.	Odkupi zemljišč	50.000,00
6.	Informiranje in obveščanje	1.500,00
	SKUPAJ	1.193.275,35

Tabela 35: Prikaz upravičenih stroškov po tekočih cenah v EUR - Mestna občina Ptuj

	VRSTA DEL	UPRAVIČENI STROŠKI
1.	Projektna dokumentacija	18.590,00
2.	Investicijska dokumentacija	436,50
3.	Gradnja	350.000,00
4.	Nadzor	11.000,00
5.	Odkupi zemljišč	40.000,00
6.	Informiranje in obveščanje	1.500,00
	SKUPAJ	421.526,50

6.2.2 Ocena preostalih (neupravičenih) stroškov po tekočih cenah

V nadaljevanju predstavljamo preostali del stroškov investicije, ki jih investitorji planirao izvesti in bodo financirani iz občinskega proračuna ali iz drugih virov, saj omenjeni del stroškov investicije ne zadoščajo pogojem, da bi jih uvrstili med upravičene investicijske stroške (Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Tabela 36: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Skupaj

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	926.088,21
	SKUPAJ	926.088,21

Skupna vrednost (ne)upravičenih stroškov investicije po tekočih cenah: **926.088,21 EUR**.

Tabela 37: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Občina Kidričevo

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	571.237,26
	SKUPAJ	571.237,26

Tabela 38: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Občina Hajdina

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	262.211,15
	SKUPAJ	262.211,15

Tabela 39: Ocena neupravičenih stroškov po tekočih cenah - Mestna občina Ptuj

	VRSTA DEL	NEUPRAVIČENI STROŠKI
1.	DDV	92.639,80
	SKUPAJ	92.639,80

6.2.3 Terminski plan glede vrste stroškov po tekočih cenah

Tabela 40: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Skupaj

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,027	1,062	1,085
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	4.850,00	261.090,85	1.752.500,00	2.195.901,00
Neupravičeni stroški	0,00	57.439,99	385.550,00	483.098,22
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	4.850,00	318.530,84	2.138.050,00	2.678.999,22

Tabela 41: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Kidričevo

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,027	1,062	1,085
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	3.007,00	182.632,00	1.030.500,00	1.383.401,00
Neupravičeni stroški	0,00	40.179,04	226.710,00	304.348,22
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	3.007,00	222.811,04	1.257.210,00	1.687.749,22

Tabela 42: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Občina Hajdina

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,027	1,062	1,085
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	1.406,50	59.368,85	565.500,00	567.000,00
Neupravičeni stroški	0,00	13.061,15	124.410,00	124.740,00
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	1.406,50	72.430,00	689.910,00	691.740,00

Tabela 43: Celotna investicijska vrednost po tekočih cenah (upravičeni in preostali stroški) v EUR z upoštevanim davkom na dodano vrednost (22%) - Mestna občina Ptuj

Leto	2024	2025	2026	2027
Letni korektor	1,000	1,027	1,062	1,085
INVESTICIJA	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	436,50	19.090,00	156.500,00	245.500,00
Neupravičeni stroški	0,00	4.199,80	34.430,00	54.010,00
Skupaj (celotna inv. vrednost) z DDV	436,50	23.289,80	190.930,00	299.510,00

6.3 Navedba osnove za oceno vrednosti

Investicijske stroške smo prikazali kot vse izdatke in vložke v denarju in stvareh, ki so neposredno vezani na investicijski projekt in jih investitorji namenijo za predhodne raziskave in študije, pridobivanje dokumentacije, soglasij in dovoljenj, zemljišč, pripravljalna in zemeljska dela, izvedbo gradbenih, obrtniških del in napeljav, nabavo in namestitvev opreme in naprav, svetovanje in nadzor izvedbe ter druge izdatke za blago in storitve, ki so neposredno vezane na investicijski projekt.

7 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1 Predhodna idejna rešitev ali študija

Za obseg potrebne vsebine dokumenta identifikacije investicijskega programa smo upoštevali uredbo o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

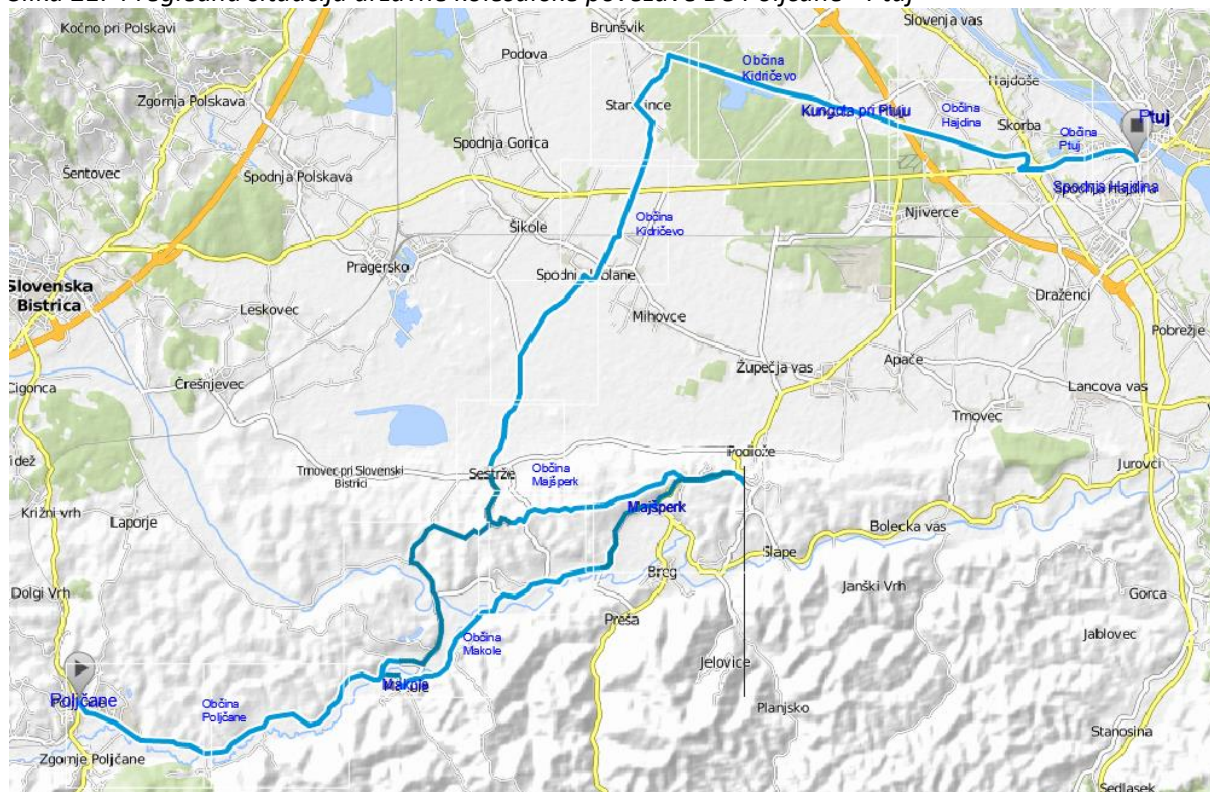
Projektantska dokumentacija za projekt še ni izdelana. Vsi navedeni podatki v DIIP izhajajo iz izkustvenih parametrov pripravljavcev DIIP in investitorjev.

Vsa navedena dokumentacija se smiselno upošteva pri izdelavi investicijske dokumentacije.

7.2 Opis in grafični prikaz lokacije

Investicija se bo izvedla v Občinah Kidričevo, Hajdina in Mestni občini Ptuj.

Slika 21: Pregledna situacija državne kolesarske povezave D8 Poljčane - Ptuj



Slika 22: Potek trase v Občini Kidričevo



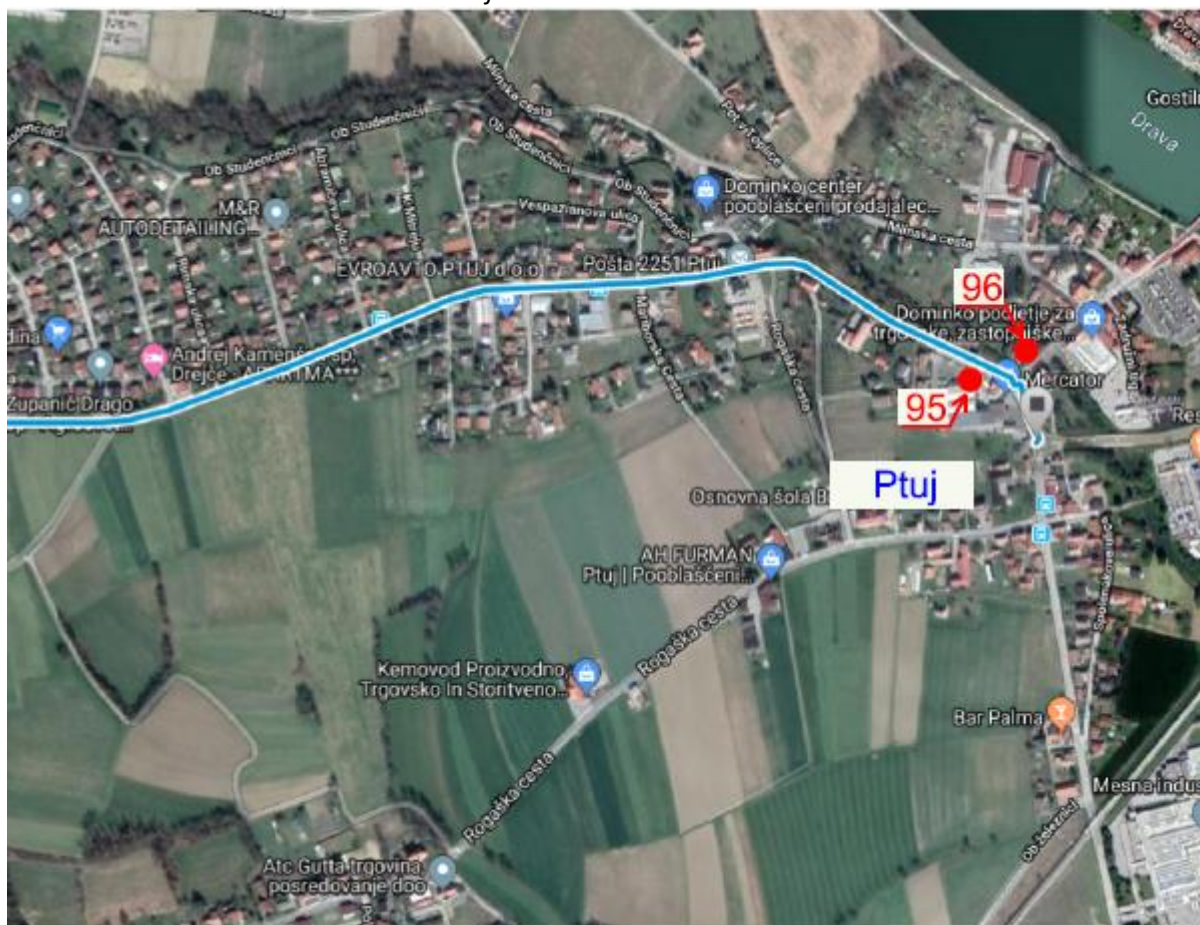




Slika 23: Potek trase v Občini Hajdina



Slika 24: Potek trase v Mestni občini Ptuj



7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Tabela 44: Obseg in specifikacija investicijske naložbe v stalnih in tekočih cenah - Skupaj

Leto	Vrsta specifikacije	Vrednost v stalnih cenah, brez DDV	Vrednost v stalnih cenah, z DDV	Vrednost v tekočih cenah, brez DDV	Vrednost v tekočih cenah, z DDV
2024	Investicijska dokumentacija	4.850,00	4.850,00	4.850,00	4.850,00
	Skupaj:	4.850,00	4.850,00	4.850,00	4.850,00
2025	Projektna dokumentacija	85.159,55	103.894,65	87.458,85	106.699,80
	Odkupi zemljišč	167.606,62	204.480,08	172.132,00	210.001,04
	Informiranje in obveščanje	1.460,55	1.781,88	1.500,00	1.830,00
	Skupaj:	254.226,72	310.156,61	261.090,85	318.530,84
2026	Gradnja	1.600.876,90	1.953.069,82	1.700.000,00	2.074.000,00

**Daljinska kolesarska povezava D8 odsek
Ptuj-Hajdina-Kidričevo**

	Nadzor	48.026,30	58.592,08	51.000,00	62.220,00
	Informiranje in obveščanje	1.412,55	1.723,32	1.500,00	1.830,00
	Skupaj:	1.650.315,75	2.013.385,22	1.752.500,00	2.138.050,00
2027	Gradnja	1.882.115,80	2.296.181,28	2.042.623,00	2.492.000,06
	Nadzor	56.923,56	69.446,74	61.778,00	75.369,16
	Odkupi zemljišč	82.927,89	101.172,02	90.000,00	109.800,00
	Informiranje in obveščanje	1.382,13	1.686,21	1.500,00	1.830,00
	Skupaj:	2.023.349,38	2.468.486,25	2.195.901,00	2.678.999,22
Skupaj		3.932.741,85	4.796.878,08	4.214.341,85	5.140.430,06

Obseg naložbe je:

- Daljinska kolesarska povezava D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo

Natančnejša vsebinska in vrednostna predstavitev posamezne investicije je predstavljena v poglavju 4, 5 in 6.

Tabela 45: Terminski plan

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
Izdelava investicijske dokumentacije	Avgust 2024	Marec 2025
Izdelava projektne dokumentacije	Januar 2025	Junij 2025
Razpis – izbira izvajalca	Oktober 2025	December 2025
Gradnja	Januar 2026	September 2027
Nadzor na izvedbo	Januar 2026	September 2027
Končni obračun	Oktober 2027	Oktober 2027
Odmere in odkupi zemljišč	Junij 2025	September 2027
Prenos med osnovna sredstva	Oktober 2027	Oktober 2027

7.4 Varstvo okolja

Investicijski projekt je usklajen s splošnimi predpisi o varstvu okolja, skladno z določili Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE in 23/24) in podzakonskih aktov. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta bodo upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja (okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnega okolja in zmanjševanje vplivov na okolje).

Predmetna investicija je namenjena varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Neposredne koristi ureditve kolesarske povezave, se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja s strani osebnih avtomobilov. Obseg prevoženih kilometrov z njimi se bo v zmanjšal in hkrati povečal delež aktivne mobilnosti.

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

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

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

Z uspešno izvedbo projekta se bo izboljšala kolesarska infrastruktura v občinah, s tem se bo znižal obseg prevoženih kilometrov osebnih avtomobilov, kar bo pozitivno vplivalo na okolje in družinske izdatke za mobilnost.

Vplive na zrak bodo v času gradbenih del predstavljale povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu s ceste zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme itd.). Ocenjuje se, da bodo ti vplivi količinsko zanemarljivi, zaradi česar investicija ne bo imela negativnih vplivov na zrak.

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času gradbenih del, ko bodo viri hrupa gradbena mehanizacija in tovorni promet. Hrup bo zgolj občasen ter najbolj moteč za uporabnike najbližje objektom. Pri obremenjevanju okolja s hrupom je treba upoštevati določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22) ter Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2).

Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2) določa, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec bo zavezan, da bo navedeno pravno podlago upošteval. V času gradbenih del je pričakovati nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledice vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena

zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oziroma akumulatorji). Investitor oz. njegovi pogodbeniki bodo uporabljali tipske posode – smetnjake za zbiranje komunalnih odpadkov. Odpadki za reciklažo se bodo zbirali v ustreznih kontejnerjih na mestih za zbiranje teh odpadkov. Tip in način zbiranja odpadkov bo izveden glede na zahteve in pogoje pooblaščenega podjetja za zbiranje in odvoz odpadkov.

Obremenitev okolja v času gradnje bo minimalna, saj bo temu področju namenjena posebna skrb in bo zajetih vrsto ukrepov, ki bi preprečili negativne vplive.

7.5 Ocena okoljskega vpliva – DNHS

Naziv prijavitelja: Občina Kidričevo, Občina Hajdina in Mestna občina Ptuj					
Projekt: Daljinska kolesarska povezava D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo					
Oznaka projekta	Ugoden	Mešan	Neugoden	Nevtralen	Neznan
	X				
Okoljski cilji	Vpliv (+1/0/-1/-2)		Pojasnilo vpliva		
1 Blažitev podnebnih sprememb	+1		<p>Projekt bo prispeval k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov z več ukrepi:</p> <p>Izboljšanje prometne infrastrukture, bo spodbudilo kolesarjenja. Postavitev novih kolesarskih poti bo zmanjšalo potrebo po uporabi osebnih avtomobilov, s tem se bodo zmanjšala poraba fosilnih goriv. Zmanjšani izpusti toplogrednih plinov bodo pozitivno prispevali blažitvi podnebnih sprememb. Izgradnja kolesarske poti in s tem spodbujanje trajnostne mobilnosti, je v skladu s Celostno prometno strategijo Občine Kidričevo in Mestne občine Ptuj ter Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Ptuj.</p>		
2 Prilagajanje podnebnim spremembam	0		Projekt ne vključuje specifičnih ukrepov za prilagajanje podnebnim spremembam.		
3 Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	+1		<p>Predvideva se odvajanje meteorne vode s cestišča, kar bo omogočilo učinkovito odvajanje vode s površine kolesarske steze. S temi ukrepi projekt zagotavlja trajnostno rabo vodnih virov, saj:</p> <p>Meteorna voda se bo odvedla brez potrebe po kompleksnih in energetsko intenzivnih infrastrukturnih rešitvah. Sistem odvajanja</p>		

		<p>je zasnovan tako, da minimalizira vpliv na okoliške vodne vire, saj se voda naravno infiltrira v tla v območju pod prepustom.</p> <p>Tak pristop je v skladu z Direktivo o vodah (2000/60/ES), ki spodbuja trajnostno upravljanje z vodnimi viri, ter z Nacionalnim programom upravljanja z vodami, ki poudarja naravne rešitve za odvajanje in upravljanje z meteorno vodo.</p>
4 Prehod na krožno gospodarstvo	+1	<p>Gradnja kolesarske poti bo uporabila trajnostne materiale in prakse, ki podpirajo krožno gospodarstvo. Recikliranje odpadkov in ponovno uporabo materialov ter minimiziranje gradbenih odpadkov bodo pomembni vidiki projekta v luči prehoda na krožno gospodarstvo.</p> <p>Projekt je skladen s smernicami Akcijskega načrta za krožno gospodarstvo Evropske unije, ki promovira učinkovito rabo virov in zmanjšanje odpadkov</p>
5 Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja	+1	<p>Pri gradnji kolesarske poti se bo preprečevalo in nadzorovalo onesnaževanja okolja. Za odstranjevanje embalaže se bo upoštevalo smernice za varstvo okolja ter izvajali ukrepe za zmanjšanje emisij in preprečevanje onesnaževanja zraka, tal in vode, hkrati pa se bo embalažo ustrezno ločilo in odložilo na deponijo ter tako omogočilo ponovno uporabo, kar bo prispevalo k naslednjim strategijam: Strategija razvoja Slovenije 2050, Dolgoročna podnebna strategija 2050, Nacionalni program varstva okolja (NPVO)</p>
6 Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	0	<p>Projekt se bo izvajal na območju prometne infrastrukture, zato ne bo imel neposrednega vpliva na biotsko raznovrstnost</p>

7.6 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

Investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje. V času izvajanja izvedbenih del bo sicer prišlo do povečanja količin odpadkov, ki pa bodo v skladu z zakonodajo ločeno zavrženi in odpeljani na bližnjo deponijo. Stroški navedene aktivnosti so zanemarljivi in niso upoštevani v investicijski vrednosti oziroma drugih finančnih in ekonomskih projekcijah. Načela, da onesnaževalec plača nastalo škodo, kadar je primerno, torej pri projektu ni potrebno upoštevati, saj ne bo povzročena nikakršna škoda v okolju.

7.7 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Investicijo bodo izvajale Občina Kidričevo, Občina Hajdina in Mestna občina Ptuj. Za izvedbo investicijskega projekta bodo odgovorni župani Občine Kidričevo, g. Anton LESKOVAR, župan Občine Hajdina, g. Stanislav GLAŽAR in županja Mestne občine Ptuj, ga. Nuška GAJŠEK.

V nadaljevanju prikazujemo kadrovsko organizacijsko shemo za omenjen projekt. Projekt bos koordiniral direktor občinske uprave Občine Kidričevo, g. Damjan NAPAST.

Slika 25: Kadrovsko-organizacijska shema

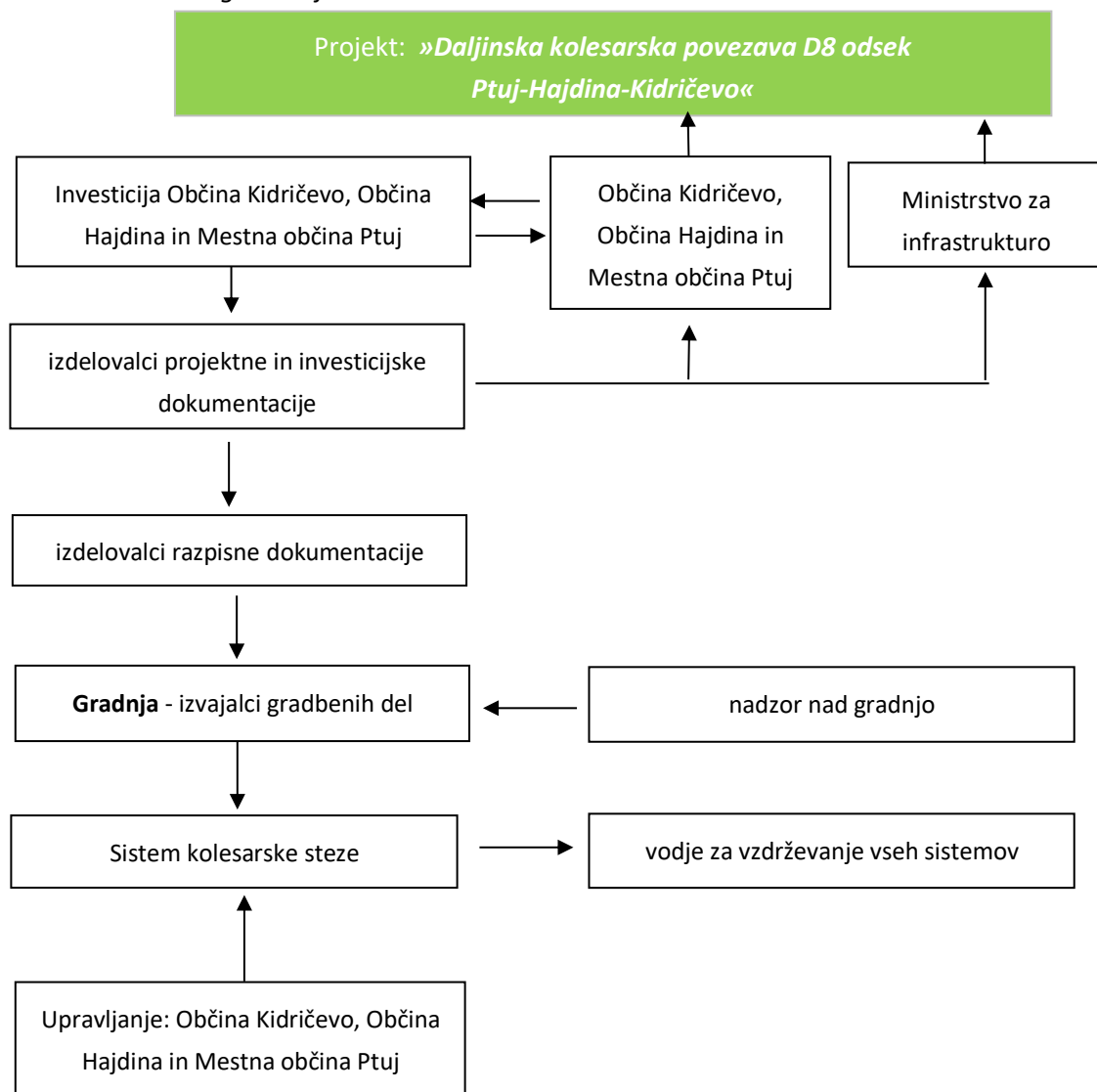


Tabela 46: Projektna skupina

Naziv dela	Izvajalec
Vodja investicije:	Anton LESKOVAR, župan, Občina Kidričevo Stanislav GLAŽAR, župan, Občina Hajdina Nuška GAJŠEK, županja, Mestna občina Ptuj
Koordinator projekta:	Damjan NAPAST, Občina Kidričevo
Strokovna pomoč:	FIMA Projekti d.o.o., (izdelava investicijskih dokumentov)

Kolesarsko povezavo na relaciji Ptuj-Hajdina-Kidričevo bodo upravljale:

- Mestna občina Ptuj – del odseka na območju Mestne občine Ptuj
- Občina Hajdina – del odseka na območju Občine Hajdina
- Občina Kidričevo – del odseka na območju Občine Kidričevo

Gradbeni nadzor bo izvajal usposobljeni nadzornik. Izvajalec bo izbran na osnovi javnega naročila. Enako velja za koordinatorja varnosti na gradbišču, kot tudi revizor projektne dokumentacije.

Po zaključku del se bo izvedel tehnični pregled, ki ga bo izvedel za to usposobljeni strokovnjak.

Tabela 47: Preglednica članov projektne skupine

ČLANI PROJEKTNE SKUPINE ZA VODENJE PROJEKTA			
Ime in priimek	Izobrazba	Strokovno področje, ki ga pokriva	Zadolžitev v okviru predloženega projekta
Anton LESKOVAR	dipl. ekon.	župan	Odgovorna oseba investitorja – vodilni partner
Damjan NAPAST	mag. posl. inf.	dir. občinske uprave	Koordinator projekta
mag. Stanislav GLAŽAR	Magister znanosti	župan	Odgovorna oseba investitorja – partner
Matjaž NOVAK	dipl. inž. geod.	svetovalec za področje komunale, gosp. zadev in prometa	Skrbnik investicijskega projekta partnerja
Nuška GAJŠEK	univ. dipl. politologinja	županja	Odgovorna oseba investitorja – partner
Andrej TRUNK	dipl. inž. prom.	vodja oddelka za gospodarske dejavnosti	Skrbnik investicijskega projekta partnerja

7.8 Predvideni viri financiranja

Vire financiranja skupaj po tekočih cenah prikazuje tabela 48.

Tabela 48: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - Skupaj

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR						
Leto	Vrednost	2024	2025	2026	2027	Delež
Nepovratna sredstva – EU del	2.838.106,48	3.266,18	175.829,03	1.180.203,64	1.478.807,63	55,21%
Nepovratna sredstva – SLO del	500.842,32	576,39	31.028,65	208.271,23	260.966,05	9,74%
Lastna sredstva – Občina Kidričevo	1.111.207,52	624,61	78.114,92	440.763,01	591.704,98	21,62%
Lastna sredstva – Občina Hajdina	510.075,46	292,15	25.393,11	241.874,31	242.515,89	9,92%
Lastna sredstva – Mestna občina Ptuj	180.198,28	90,67	8.165,13	66.937,81	105.004,67	3,51%
SKUPAJ	5.140.430,06	4.850,00	318.530,84	2.138.050,00	2.678.999,22	100,00%

Predviden znesek nepovratnih sredstev, ki jih bodo Občina Kidričevo, Občina Hajdina in Mestna občina Ptuj za izvedbo investicijskega projekta »Daljinska kolesarska povezava D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo« črpali iz sredstev Ministrstva za infrastrukturo znaša **3.338.948,80 EUR (2.838.106,48 EUR – EU del in 500.842,32 EUR SLO udeležba)**.

Občina Kidričevo bo za investicijo zagotovila **1.111.207,52 EUR lastnih sredstev**.

Občina Hajdina bo za investicijo zagotovila **510.075,46 EUR lastnih sredstev**.

Mestna občina Ptuj bo za investicijo zagotovila **180.198,28 EUR lastnih sredstev**.

Tabela 49: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR – Občina Kidričevo

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR						
Leto	Vrednost	2024	2025	2026	2027	Delež
Nepovratna sredstva – EU del	1.750.634,27	2.025,03	122.991,70	693.979,94	931.637,60	55,21%
Nepovratna sredstva – SLO del	308.935,47	357,36	21.704,42	122.467,05	164.406,64	9,74%
Lastna sredstva - Občina Kidričevo	1.111.207,52	624,61	78.114,92	440.763,01	591.704,98	35,05%
SKUPAJ	3.170.777,26	3.007,00	222.811,04	1.257.210,00	1.687.749,22	100,00%

Tabela 50: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - Občina Hajdina

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR						
Leto	Vrednost	2024	2025	2026	2027	Delež
Nepovratna sredstva – EU del	803.599,39	947,20	39.981,36	380.830,34	381.840,49	55,21%
Nepovratna sredstva – SLO del	141.811,65	167,15	7.055,53	67.205,35	67.383,62	9,74%
Lastna sredstva - Občina Hajdina	510.075,46	292,15	25.393,11	241.874,31	242.515,89	35,05%
SKUPAJ	1.455.486,50	1.406,50	72.430,00	689.910,00	691.740,00	100,00%

Tabela 51: Viri financiranja po tekočih cenah v EUR - Občina Mestna občina Ptuj

Viri financiranja po tekočih cenah v EUR						
Leto	Vrednost	2024	2025	2026	2027	Delež
Nepovratna sredstva – EU del	283.872,82	293,96	12.855,97	105.393,36	165.329,53	55,21%
Nepovratna sredstva – SLO del	50.095,20	51,87	2.268,70	18.598,83	29.175,80	9,74%
Lastna sredstva - Mestna občina Ptuj	180.198,28	90,67	8.165,13	66.937,81	105.004,67	35,05%
SKUPAJ	514.166,30	436,50	23.289,80	190.930,00	299.510,00	100,00%

7.9 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Projekt je neprofitnega značaja in investitorjem in upravljavcem ne bo prinašal prihodkov, saj gre za ureditev kolesarskih povezav na relaciji daljske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo. 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 daljske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo

Družbeni pomen izgradnje daljske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo 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 Občine Kidričevo, Občine Hajdina in Mestne občine Ptuj.
- kolesarska povezava bo namenjena vsem generacijam celotne Občine Kidričevo, Občine Hajdina in Mestne občine Ptuj, kar pomeni, da bo imela pozitiven družbeni učinek na več skupin prebivalcev. Tako bodo kolesarsko stezo uporabljali mladi, starejši, otroci, športniki in upokojenci.
- urejena prometna infrastruktura bo v vse občine privabila turiste, ki se bodo lahko posluževali naše športne, kulinarične in turistične ponudbe.

Ekonomske pomen izgradnje daljske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo

Izgradnja daljske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo 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 ob novi kolesarski povezavi, same občine ter ostalih sosednjih naselij.

- lažje bo vzdrževanje in čiščenje kolesarske steze,
- zaradi urejenega okolja bodo naselja pridobile na dodani vrednosti lokalnega okolja.

Izgradnja kolesarske povezave glede na podobo območja

Izgradnja daljinske kolesarske povezave D8 odsek Ptuj-Hajdina-Kidričevo bo naselja 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 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.

8 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI TER DOLOČITEV NEPOVRATNE POMOČI

8.1 Finančna analiza

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

V finančni analizi bomo upoštevali naslednje podatke:

- ocenjeni strošek investicije v višini **4.796.878,08** EUR po stalnih cenah z DDV,
- vzdrževalni **stroški kolesarske steze**: Upoštevali smo vzdrževalne stroške v višini **15.000,00** EUR na letni ravni (med te spada čiščenje snega in listja ter ostalih odpadkov, električna energija za javno razsvetljavo in vzdrževanje le-te).
- **prihodki**: predmetna investicija je v javnem interesu in ne ustvarja prihodkov
- **ostanek 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. Tako se ostanek vrednosti v višini **1.602.176,64** EUR pri finančnem izračunu ne upošteva, se pa upošteva pri ekonomskem izračunu.

Upoštevana diskontna stopnja v obravnavanem 30-letnem referenčnem ekonomskem obdobju je 4%.

8.1.1 Projekcija operativnih stroškov

Tabela 52: Projekcija operativnih stroškov

Leto	Operativni stroški	
	Stroški vzdrževanja	Skupaj
2024	0	0
2025	0	0
2026	0	0
2027	0	0
2028	15.000	15.000
2029	15.000	15.000
2030	15.000	15.000
2031	15.000	15.000
2032	15.000	15.000
2033	15.000	15.000
2034	15.000	15.000
2035	15.000	15.000
2036	15.000	15.000
2037	15.000	15.000
2038	15.000	15.000
2039	15.000	15.000
2040	15.000	15.000
2041	15.000	15.000
2042	15.000	15.000
2043	15.000	15.000
2044	15.000	15.000
2045	15.000	15.000
2046	15.000	15.000
2047	15.000	15.000
2048	15.000	15.000
2049	15.000	15.000
2050	15.000	15.000
2051	15.000	15.000
2052	15.000	15.000
2053	15.000	15.000
2054	15.000	15.000
Skupaj	405.000	405.000

8.1.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – finančna analiza

Tabela 53: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostane vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano - 4% (€)		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
		A	B	C	D	C+D-B	(C+D-B)-A	A	C+D-B	(C+D-B)-A
2024	0	4.850	0	0	0	0	-4.850	4.850	0	-4.850
2025	1	310.157	0	0	0	0	-310.157	298.228	0	-298.228
2026	2	2.013.385	0	0	0	0	-2.013.385	1.861.488	0	-1.861.488
2027	3	2.468.486	0	0	0	0	-2.468.486	2.194.475	0	-2.194.475
2028	4	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-12.822	-12.822
2029	5	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-12.329	-12.329
2030	6	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-11.855	-11.855
2031	7	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-11.399	-11.399
2032	8	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-10.960	-10.960
2033	9	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-10.539	-10.539
2034	10	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-10.133	-10.133
2035	11	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-9.744	-9.744
2036	12	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-9.369	-9.369
2037	13	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-9.009	-9.009
2038	14	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-8.662	-8.662
2039	15	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-8.329	-8.329

**Daljinska kolesarska povezava D8 odsek
Ptuj-Hajdina-Kidričevo**

2040	16	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-8.009	-8.009
2041	17	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-7.701	-7.701
2042	18	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-7.404	-7.404
2043	19	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-7.120	-7.120
2044	20	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-6.846	-6.846
2045	21	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-6.583	-6.583
2046	22	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-6.329	-6.329
2047	23	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-6.086	-6.086
2048	24	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-5.852	-5.852
2049	25	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-5.627	-5.627
2050	26	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-5.410	-5.410
2051	27	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-5.202	-5.202
2052	28	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-5.002	-5.002
2053	29	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-4.810	-4.810
2054	30	0	15.000	0	0	-15.000	-15.000	0	-4.625	-4.625
Skupaj		4.796.878	405.000	0	0	-405.000	-5.201.878	4.359.041	-217.754	-4.576.795
Skupaj diskontirano		4.359.041	217.754	0	0	-217.754	-4.576.795			

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

IZRAČUN NAJVIŠJEGA ZNESKA SUBVENCije

Tabela 54: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja

	Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti
Skupni investicijski stroški		4.796.878,08
Od tega upravičeni stroški (EC)		4.214.341,85
Diskontirani inv. stroški (DIC)	4.359.040,61	
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-217.754,13	

		DNR>0		DNR<0
1 a	Upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	4.576.794,75		4.359.040,61
1 b	Finančna vrzel (R=EE/DIC):	105,00	%	100,00
2	Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	4.424.867,62		4.214.341,85
3 a	Najvišja stopnja sofinanciranja (CRpa):	100,00%	%	100,00%
3 b	Izračun najvišjega zneska (DA*Crpa):	4.424.867,62		4.214.341,85

Obrazložitev:

- Upravičeni stroški po tekočih cenah znašajo **4.214.341,85 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 **4.214.341,85 EUR**

IZRAČUN FINANČNE VRZELI

Za izračun finančne vrzeli smo upoštevali maksimalne upravičene izdatke investicije (EE), ki znašajo 4.359.040,61 EUR in jih razdelili z diskontiranimi investicijskimi stroški (DIC), ki znašajo 4.359.040,61 EUR in tako izračunali, da znaša finančna vrzel 100,00%.

KORAKI ZA DOLOČITEV ZNESKA SUBVENCije

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

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

$$R = (4.359.040,61 / 4.359.040,61) * 100 = 100,00\%$$

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«

$$DA = EC * R$$

$$DA = 4.214.341,85 * 100,00\% = 4.214.341,85$$

Pri čemer so:

- EC upravičeni stroški.

3. korak: Izračun najvišjega zneska sofinanciranja:

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

$$\text{donacija} = 4.214.341,85 * 100\% = 4.214.341,85$$

Pri čemer je:

- maks. CR najvišja stopnja sofinanciranja.

Finančna vrzel (R) je 100,00%, upravičeni izdatki (EE) znašajo 4.359.040,61 EUR, diskontirani investicijski stroški (DIC) pa 4.359.040,61 EUR.

Na podlagi tega znaša znesek DA 4.214.341,85 EUR in najvišji znesek sofinanciranja 4.214.341,85 EUR.

8.1.3 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 = 4.796.878,08 EUR,
- ekonomska doba investicije $i = 30$ let,
- diskontna stopnja $p = 4\%$.

$$\text{FNSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1 + p)^i} = -4.576.795$$

Kot pričakovano je neto finančna sedanja vrednost investicije negativna in znaša -4.576.795 €, finančna stopnja donosnosti pa je prav tako negativna.

Finančna interna stopnja donosnosti

FIRR = negativna

Relativna neto sedanja vrednost

RNSV = -1,05

Obrazložitev:

- Finančna neto sedanja vrednost ima oznaka FNSV,
- V osnovnem izračunu je FNSV negativna in znaša **-4.576.795 EUR**,
- Eno od najpogostejše 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.

8.2 Ekonomska analiza in denarni tok

8.2.1 Projekcija prihodkov – javno dobro

Tabela 55: Projekcija prihodkov – javno dobro

Leto	Prihodki – javno dobro			
	Povečanje dodane vrednosti regije oz. države	Varnost udeležencev v prometu	Turistični razvoj območja	Skupaj
2024	0	0	0	0
2025	0	0	0	0
2026	554.864	0	0	554.864
2027	652.341	0	0	652.341
2028	0	354.968	15.000	369.968
2029	0	354.968	15.000	369.968
2030	0	354.968	15.000	369.968
2031	0	354.968	15.000	369.968
2032	0	354.968	15.000	369.968
2033	0	354.968	15.000	369.968
2034	0	354.968	15.000	369.968
2035	0	354.968	15.000	369.968
2036	0	354.968	15.000	369.968
2037	0	354.968	15.000	369.968
2038	0	354.968	15.000	369.968
2039	0	354.968	15.000	369.968
2040	0	354.968	15.000	369.968
2041	0	354.968	15.000	369.968
2042	0	354.968	15.000	369.968
2043	0	354.968	15.000	369.968
2044	0	354.968	15.000	369.968
2045	0	354.968	15.000	369.968
2046	0	354.968	15.000	369.968
2047	0	354.968	15.000	369.968
2048	0	354.968	15.000	369.968
2049	0	354.968	15.000	369.968
2050	0	354.968	15.000	369.968
2051	0	354.968	15.000	369.968
2052	0	354.968	15.000	369.968
2053	0	354.968	15.000	369.968
2054	0	354.968	15.000	369.968
Skupaj	1.207.205	9.584.139	405.000	11.196.344

Javno dobro – Povečanje dodane vrednosti regije oz. države

Izvajanje projekta bo imelo neposreden vpliv na povečanje dodane vrednosti regije oz. države. Za izračun koristi iz naslova dodane vrednosti smo upoštevali korelacijske faktorje, in sicer znašajo za gradbena dela 34,66 %. Ocenjujemo, da bo korist iz naslova povečanja dodane vrednosti regije oz. države v letu 2026 znašala 554.864 EUR, leta 2027 pa 652.341 EUR.

Javno dobro – Varnost udeležencev v prometu

Asfaltirana podlaga, dovolj široko vozišče kolesarske steze, urejeno odvodnjavanje in javna razsvetljava ter postavljena prometna signalizacija povečujejo varnost udeležencev v prometu. Prispevek k večji varnosti je ocenjen na 354.968,10 €/letno ter je natančneje predstavljen v nadaljevanju dokumenta.

Po podatkih Javne agencije RS za varnost prometa je število prometnih nesreč s kolesarji v letih od 2016 – 2022 na območju Občine Kidričevo, Občine Hajdina in Mestne občine Ptuj naslednje:

Tabela 56: Število kolesarjev kot udeležencev prometnih nesreč

Leto	Brez poškodb	Lažje poškodbe	Hude poškodbe	Smrt	Skupaj
2016	0	27	5	0	32
2017	2	15	6	1	24
2018	4	22	5	0	31
2019	2	17	1	0	20
2020	4	14	2	1	21
2021	2	13	2	1	18
2022	1	17	5	0	23
Skupaj	15	125	26	3	169

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

Kot je razvidno iz tabele je največ kolesarjev bilo udeleženo v prometnih nesrečah v letu 2016 in 2018, najhuje pa je bilo v letu 2017, 2020 in 2021 ko je vsako leto umrl kolesar. Na podlagi zgoraj predstavljenih podatkov je v Občini Kidričevo, Občini Hajdina in Mestni občini Ptuj, vsako leto v povprečju v prometno nesrečo udeleženih 24,14 kolesarjev.

Na spletnih straneh Javne agencije RS za varnost prometa so objavljeni družbeno ekonomski stroški prometnih nesreč v Republiki Sloveniji, prikazano v spodnji tabeli.

Tabela 57: Družbeno ekonomski stroški prometne nesreče

	Brez poškodb	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Poškodba s smrtnim izidom
Stroški prometnih nesreč	7.342	13.985	15.815	42.780
Stroški posledic prometne nesreče	45	25.414	257.713	2.218.628

Skupaj družbeno ekonomski stroški	7.387	39.399	273.528	2.261.408
--	--------------	---------------	----------------	------------------

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

Stroški udeleženca vključujejo:

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

Stroški prometne nesreče vključujejo:

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

Na podlagi podatkov o številu kolesarjev kot udeležencev v prometnih nesrečah in družbeno ekonomskih stroškov smo izračunali povprečni družbeno ekonomski strošek, ki zanaša 2.366.454,00 EUR/leto. Z izvedbo predmetne investicije, kateri glavni cilj je povečanje prometne varnosti kolesarjev se ocenjuje, da bo zaradi ustrezne prometne infrastrukture, prispevali k zmanjšanju tega stroška za 15%, kar na letni osnovi znes 354.968,10 EUR.

Javno dobro – Vpliv na dodano vrednosti lokalnega turizma

Razvoj kolesarske infrastrukture v sodobne čase veliko doprinese k razvoju turizma. Ker kolesarjenje pridobiva na pomenu ocenjujemo, da se bodo nastale tudi dodatne koristi na razvoju lokalnega turizma. Ocenjujemo, da bo vpliv urejene kolesarske infrastrukture na dodano vrednost na lokalni ravni znašal vsaj 15.000 EUR/leto.

8.2.2 Preglednica investicije, prihodkov in stroškov – ekonomska analiza

Tabela 58: Preglednica stroškov in prihodkov investicije – ekonomska analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Stroški Skupaj (€)	Prihodki - javna korist (€)	Ostanek vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano 5% (€)		
									Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
		A	B	A+B	C	E	C+E-B	C+E-B-A	A	C+E-B	C+E-B-A
2024	0	4.850	0	4.850	0	0	0	-4.850	4.850	0	-4.850
2025	1	310.157	0	310.157	0	0	0	-310.157	295.387	0	-295.387
2026	2	2.013.385	0	2.013.385	554.864	0	554.864	-1.458.521	1.826.200	503.278	-1.322.922
2027	3	2.468.486	0	2.468.486	652.341	0	652.341	-1.816.145	2.132.371	563.517	-1.568.854
2028	4	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	292.033	292.033
2029	5	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	278.127	278.127
2030	6	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	264.883	264.883
2031	7	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	252.269	252.269
2032	8	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	240.256	240.256
2033	9	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	228.816	228.816
2034	10	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	217.920	217.920
2035	11	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	207.542	207.542
2036	12	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	197.660	197.660
2037	13	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	188.247	188.247
2038	14	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	179.283	179.283
2039	15	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	170.746	170.746
2040	16	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	162.615	162.615

**Daljinska kolesarska povezava D8 odsek
Ptuj-Hajdina-Kidričevo**

2041	17	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	154.871	154.871
2042	18	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	147.497	147.497
2043	19	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	140.473	140.473
2044	20	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	133.784	133.784
2045	21	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	127.413	127.413
2046	22	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	121.346	121.346
2047	23	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	115.567	115.567
2048	24	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	110.064	110.064
2049	25	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	104.823	104.823
2050	26	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	99.831	99.831
2051	27	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	95.078	95.078
2052	28	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	90.550	90.550
2053	29	0	15.000	15.000	369.968	0	354.968	354.968	0	86.238	86.238
2054	30	0	15.000	15.000	369.968	1.602.177	1.957.145	1.957.145	0	452.839	452.839
Skupaj		4.796.878	405.000	5.201.878	11.196.344	1.602.177	12.393.521	7.596.643	4.258.808	5.927.566	1.668.758
Skupaj diskontirano		4.258.808	189.738	4.448.546	5.746.597	370.708	5.927.566	1.668.758			
Ekonomska stopnja donosnosti EIRR				8,82%							

Obrazložitev:

- Obračun amortizacije je načrtovan v skladu s slovenskimi računovodskimi standardi enako kot pri finančni analizi. Upoštevali 3% amortizacijsko stopnjo. V naših izračunih smo upoštevali ostanek vrednosti, ki še ni amortiziran na ekonomsko dobo investicije 30 let in znaša 1.602.177 EUR.
- Glede na vrsto investicije smo upoštevali 5% stopnjo za diskontiranje
- V investicijo so vključeni učinki JAVNO DOBRO
- Denarni tok je v ekonomski analizi pozitiven
- Doba vračanja investicije je 13,11 let

8.2.3 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 = 4.796.878,08 €,
- ekonomska doba investicije $i = 30$ let,
- diskontna stopnja $p = 5\%$.

$$\text{ENSV} = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{(1 + p)^i} = 1.668.758$$

Neto ekonomska sedanja vrednost investicije je pozitivna in znaša 1.668.758 €, ekonomska stopnja donosnosti je prav tako pozitivna.

Ekonomska interna stopnja donosnosti

$$\text{EIRR} = 8,82\%$$

Relativna neto sedanja vrednost

$$\text{RNSV} = 0,39$$

Doba vračanja investicije

$$\text{DVI} = 13,11 \text{ let}$$

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 8,82%
- 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 0,0882 enote akumulacije.

8.2.4 Izračun ekonomske upravičenosti operacije z jasno opredeljenimi izhodišči

Pri izračunu neto sedanje vrednosti smo upoštevali naslednje parametre:

- vrednost investicije (stalne cene): 4.796.878,08 EUR z DDV
- ekonomska doba investicije v letih: 30 let
- finančna diskontna stopnja: 4%
- ekonomska diskontna stopnja: 5%

Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) je pri teh parametrih pozitivna in znaša **1.668.758 EUR**. S tega vidika je investicija ekonomsko upravičena.

Upoštevajoč investicijsko vrednost, prihodke in stroške poslovanja je **ekonomska doba** povračila investicijskih stroškov po stalnih cenah izračunana na **30 let**.

Pri uporabljeni ekonomski diskontni stopnji, ki je po stalnih cenah 5% je neto sedanja vrednost pozitivna, kar pomeni, da je interna stopnja donosnosti višja od uporabljene individualne diskontne stopnje, s čimer je investicija v tem primeru upravičena in ekonomsko smiselna.

Interna stopnja donosnosti v ekonomski analizi znaša **8,82%**, kar je več od upoštewane diskontne stopnje 5%.

8.3 Analiza občutljivosti

8.3.1 Splošna 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%,
- Povečanje investicije za 10%,
- Zmanjšanje investicije za 5%,
- Zmanjšanje investicije za 10%,
- Povečanje operativnih stroškov za 5%,
- Povečanje operativnih stroškov za 10%,
- Zmanjšanje operativnih stroškov za 5%
- Zmanjšanje operativnih stroškov za 10%
- Povečanje prihodkov za 5%,
- Povečanje prihodkov za 10%,
- Zmanjšanje prihodkov za 5%,
- Zmanjšanje prihodkov za 10%,
- Povečanje investicijskih stroškov za 10% in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10%.

Tabela 59: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	1.668.758	100,00%	8,82%	100,00%
Povečanje investicije za 5%	1.455.817	87,24%	8,18%	92,67%
Povečanje investicije za 10%	1.242.877	74,48%	7,59%	86,04%
Zmanjšanje investicije za 5%	1.881.698	112,76%	9,54%	108,15%
Zmanjšanje investicije za 10%	2.094.639	125,52%	10,35%	117,30%
Povečanje operativnih stroškov za 5%	1.659.271	99,43%	8,80%	99,77%
Povečanje operativnih stroškov za 10%	1.649.784	98,86%	8,78%	99,53%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 5%	1.678.245	100,57%	8,84%	100,23%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 10%	1.687.732	101,14%	8,86%	100,47%
Povečanje prihodkov za 5%	1.956.088	117,22%	9,51%	107,75%
Povečanje prihodkov za 10%	2.243.417	134,44%	10,20%	115,62%
Zmanjšanje prihodkov za 5%	1.381.428	82,78%	8,15%	92,35%
Zmanjšanje prihodkov za 10%	1.094.098	65,56%	7,48%	84,80%
Povečanje investicijskih stroškov za 10% in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10%	668.217	40,04%	6,38%	72,36%

Obrazložitev:

V primeru **povečanja investicije za 5% oz. 10%** se interna stopnja donosa zmanjša, vendar še vedno ostaja v ekonomskih mejah upravičenosti, pri upoštevanju 5,00% diskontne stopnje. V obeh primerih je neto sedanja vrednost pozitivna.

Povečanje **operativnih stroškov za 5% oz. 10%** se interna stopnja ne zniža pod 8,78%. Občutljivost investicije glede na operativne stroške je minimalna.

Zmanjšanje prihodkov za 5% oz. 10% pomeni, da v prvem primeru interna stopnja donosa ne pade pod 8,15%, v drugem primeru pa ne pod 7,48%, vendar je projekt glede na kazalnike še vedno ekonomsko opravičljiv.

Povečanje **investicijskih stroškov za 10%** in hkrati **zmanjšanje** pričakovanih **učinkov** za 10% pomeni, da je interna stopnja donosa enaka 6,38%.

Glede na okvirno merilo uspešnosti o dolgoročnih rezultatih ekonomske rasti in trenutnih časovnih preferenčnih stopenj je projekt z interno stopnjo donosa nad **5,0% ekonomsko upravičen**.

8.3.2 Analiza občutljivosti za opredelitev kritičnih spremenljivk projekta

Tabela 60: ENSV in EIRR ob spreminjanju ključnih spremenljivk za 1%

Element	ENSV	% odmika od osnove	EIRR	% odmika od osnove
OSNOVNI IZRAČUN	1.668.758	100,00%	8,82%	100,00%
Povečanje investicije za 1%	1.626.170	97,45%	8,69%	98,47%
Zmanjšanje investicije za 1%	1.711.346	102,55%	8,96%	101,56%
Povečanje operativnih stroškov za 1%	1.666.860	99,89%	8,82%	99,95%
Zmanjšanje operativnih stroškov za 1%	1.670.655	100,11%	8,83%	100,05%
Povečanje prihodkov za 1%	1.726.224	103,44%	8,96%	101,54%
Zmanjšanje prihodkov za 1%	1.611.292	96,56%	8,69%	98,46%

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 spremenljivk 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.

9 ANALIZA TVEGANJA

Analiza tveganja je 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) definirana kot ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih dosežkov.

V nadaljevanju so opredeljena možna tveganja, in sicer deljena na tveganja povpraševanja, tveganja načrtovanja, tveganja v času izvedbe, tveganja delovanja, finančna tveganja, regulativna tveganja ter druga tveganja.

Tveganja so opredeljena glede na oceno tveganja:

- nizko tveganje,
- srednje tveganje,
- visoko tveganje.

Tabela 61: Faktorji tveganja

I. Tveganje načrtovanja		
a.	Pridobivanje dokumentacije	Pri tem gre predvsem za projektno in investicijsko dokumentacijo, dokumentacijo s področja varstva okolja, prostorske akte, tehnično dokumentacijo ipd. Drugi dejavniki, ki vplivajo na tveganja, so povezani z obsegom vrednosti investicijskega projekta, kompleksnostjo investicijskega projekta, lokacijo operacije, zakonodajo na področju predmetne operacije ipd. V primeru, da gre za drago in kompleksno operacijo, je ocena tveganja visoka. Če je v času izdelave investicijske dokumentacije že vse pridobljeno je tveganje nizko.
b.	Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: neusklajenost projekta s cilji in strategijo investitorja, neusklajenost projekta z državnimi strategijami in z veljavno zakonodajo ipd. V kolikor je projekt usklajen z vsemi strategijami, cilji in politikami je tveganje nizko, oziroma v nasprotnem primeru visoko.
c.	Splošno tveganje	Navedeni faktorji tveganja vplivajo predvsem na zaustavitev ali le na zastoj projekta in s tem podaljšanje roka njegove izvedbe. V kolikor tega tveganja ni zaznati, ima projekt nizko tveganje, v obratnem primeru visoko tveganje.
II. Tveganje v času izgradnje		
a.	Vodenje projekta	Pri tem gre predvsem za tveganje neuspešnega vodenja in pravočasnega zaključka projekta, sprejemanja napačnih odločitev, nejasnega delegiranja nalog in opredelitve odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu ipd. V primeru, da je za odgovornega vodjo imenovana strokovno usposobljena oseba, je tveganje nizko, v nasprotnem primeru pa je tveganje visoko.

b.	Izvedba projekta	Dejavniki, ki vplivajo na ta tveganja, so: izvedba postopka javnega naročanja, izkušnost izvajalca del in podizvajalcev, veliko število podizvajalcev, zanesljivost projektnega izvajalca, finančna stabilnost izvajalca projekta. V primeru, da se predvideva probleme v postopku JN, da gre za zahteven projekt in da izbrani izvajalec del nima dovolj izkušenj z izvedbo takih projektov in da ima veliko število podizvajalcev je tveganje visoko, v obratnem primeru pa nizko.
c.	Uspešen in pravočasen prevzem	Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: vrsta projekta (projekt z vplivi na okolje), izkušnje izvajalca projekta (skladnost gradnje v skladu s tehnično in projektno dokumentacijo, izpolnjevanje obveznosti izvajalca) in izkušnje investitorja (obveznosti investitorja: nadzor nad gradnjo, kvalitativni pregled in prevzem, projekt vzdrževanja in obratovanja ipd.). Tu je zelo pomemben dejavnik tudi pravočasnost izvedbe projekta in izvedba internega kakovostnega prevzema. V primeru, da investitor in izvajalec del ne izpolnjujeta svojih obveznosti je tveganje visoko.
III. Tveganje delovanja		
a.	Tveganja upravljanja, koriščenja in doseganja družbeno-ekonomskih koristi	Dejavniki tveganja so: višina stroškov tekočega, rednega vzdrževanja objekta, višina stroškov investicijskega vzdrževanja, višina stroškov obratovanja, višina planiranih družbeno-ekonomskih koristi, časovno obdobje, ko se pojavijo stroški investicijskega vzdrževanja ipd. V primeru, da so stroški višji od predvidenih oz. da se ne dosega predvidenih družbeno-ekonomskih koristi investicijskega projekta je tveganje visoko.
IV. Reglativna tveganja		
a.	Okoljska tveganja	Okoljska tveganja se nanašajo tako na negativne vplive investicijskega projekta na okolje kot tudi na spremembe zakonodaje in standardov na področju varstva okolja. V primeru, da je stopnja uresničitve okoljskega tveganja visoka je tveganje visoko.

Tabela 62: Ocena tveganja po posameznih različicah

Faktorji tveganja		Različica "brez" investicije	Različica "z" investicijo
I. Tveganje načrtovanja			
a.	Pridobivanje dokumentacije	-	srednje
b.	Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	visoko	nizko
c.	Splošno tveganje	srednje	nizko
II. Tveganje v času izgradnje			
a.	Vodenje projekta	-	srednje
b.	Izvedba projekta	-	srednje
c.	Uspešen in pravočasen prevzem	-	srednje
III. Tveganje delovanja			

a.	Tveganja upravljanja, koriščenja in doseganja družbeno-ekonomskih koristi	visoko	srednje
IV. Regulativna tveganja			
a.	Okoljska tveganja	visoko	nizko

Iz zgornje tabele je razvidno, da je investicijski projekt po različici "z" investicijo v primerjavi z različico "brez" investicije manj tvegan.

V razvojni fazi projekta – v fazi načrtovanja so vplivna predvsem tveganja, ki vplivajo na čas izvedbe ter kakovost projekta. V fazi razvoja projekta je potrebno poskrbeti predvsem za to, da se imenuje takšnega odgovornega vodjo, ki ima ustrezna znanja in izkušnje ter ni preobremenjen z drugimi nalogami.

V fazi izvedbe projekta imajo tveganja vpliv tako na povečanje stroškov izvedbe investicije, kakor tudi na čas izvedbe ter kakovost projekta. Višjo stopnjo tveganja oz. višjo verjetnost nastanka dogodka pripisujemo izboru neustreznega oz. neizkušenega izvajalca del, kar se lahko prepreči s pripravo ustreznega razpisnega gradiva in jasno določenimi pogoji, ki jih mora ponudnik izpolniti (predvsem reference, kadrovska zasedba). V primeru izbora nestrokovnega izvajalca del, bo naročnik skladno s pogodbenimi določili zaščiten in sicer:

- s finančnim zavarovanjem za dobro izvedbo del,
- z možnostjo zaračunavanja pogodbene kazni (penali) za vsak dan zamude.

Naročnik je upravičen do unovčitve finančnega zavarovanja za dobro izvedbo del v primeru izvajalčeve zamude, neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti pa tudi v primeru nekvalitetno izvedenih del. V kolikor višina garancije ne bi zadoščala, bo moral, skladno s pogodbenimi določili, izvajalec plačati razliko do polne višine nastalih stroškov.

V fazi obratovanja objekta je lahko investicija podvržena višji stopnji tveganja predvsem takrat, kadar osebje, ki je zadolženo za upravljanje objekta, ni primerno strokovno usposobljeno. Za preprečitev tovrstnega tveganja je potrebno poskrbeti za ustrezno šolanje in izpopolnjevanje zaposlenih.

Zaključimo lahko, da investicijski projekt po različici "z" investicijo tako z razvojnega vidika kot tudi z vidika izvedljivosti in obratovanja, predvsem pa z vidika doseganja družbeno-ekonomskih koristi, ne predstavlja visokega tveganja ter je izvedba investicijskega projekta pod različico "z" investicijo na podlagi analize tveganj ekonomsko upravičena.

10 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

10.1 Potrebna investicijska dokumentacija

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte **nad vrednostjo 2.500.000 EUR** dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program;
4. za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 EUR je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:
 - a) pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
 - b) pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
 - c) kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Zakon o javnih cestah v 18. členu 6. odstavku pravi:

- Za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist se investicijska dokumentacija ne izdeluje, **razen dokumenta o identifikaciji investicijskega projekta in poročila o izvajanju investicije.**

Celotna ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost je ocenjena na **4.796.878,08 EUR**. Glede na to, da ocenjena vrednost celotnega projekta po stalnih cenah nad 2.500.000 EUR, bi bilo potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ za omenjen projekt izdelati **Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), Preinvesticijsko zasnovo (PIZ) in Investicijski program (IP).**

10.2 Smiselnost investicije

Investicija je zraven ekonomske upravičenosti, upravičena predvsem zato, ker ni ekološko sporna. Investicija bo imela izključno pozitivni vpliv na razvoj družabnega življenja v občinah.

Realizacija investicije bo pripomogla k višji kakovosti bivanja, k povečanju poseljenosti in razvoja obravnavanega območja in regije.

Projekt je primeren za realizacijo, kar potrjujejo njegovi učinki, ki se odražajo v zagotavljanju varnosti nasploh ter zmanjšanju negativnih vplivov na okolje oziroma živo naravo.

Z Dokumentom identifikacije investicijskega projekta se ugotavlja, da je investicija za nadaljnji razvoj območja nujno potrebna.

Dokument identifikacije investicijskega projekta je bilo potrebno izdelati v skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Projektna dokumentacija za izvedbo projekta še ni izdelana.