



**MESTNA OBČINA PTUJ**

Mestni trg 1  
2250 Ptuj

Številka: 371-371/2021-1

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

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

# **Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj**



Ptuj, november 2021

Naziv investicijskega projekta:

**Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj**

---

Investitor:

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

---

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

**Nuška Gajšek, županja**

---

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

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

---

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

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

---

Izdelovalec DIIP-a št. 371-371/2021-1 (ime, priimek, podpis, žig):

**Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti  
Ksenija Gabrovec, pripravnica na Oddelku za gospodarske dejavnosti  
Kabinet župana, Služba za projekte in investicije**

---

Bodoči upravljavec predmeta investicije:

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

---

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

**mag. Alen Hodnik, direktor**

---

Kraj in datum izdelave dokumenta: **Ptuj, november 2021**

---

**Investicijski dokument vsebuje podatke, ki so poslovna skrivnost in jih nihče nima pravice kopirati ali posredovati drugim osebam ali kakorkoli razkriti brez izrecnega soglasja investitorja in izdelovalca investicijske dokumentacije.**  
**Poslovna skrivnost je celotni investicijski dokument.**

## KAZALO VSEBINE

<b>1</b>	<b>NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH SODELAVCEV .....</b>	<b>6</b>
1.1	<i>Navedba investitorja .....</i>	6
1.2	<i>Navedba izdelovalca investicijske in projektne dokumentacije.....</i>	6
1.3	<i>Navedba upravljavca .....</i>	7
<b>2</b>	<b>ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....</b>	<b>8</b>
2.1	<i>Predstavitev občine.....</i>	8
2.2	<i>Analiza obstoječega stanja in predlog ureditve .....</i>	9
2.2.1	<i>Obstoječe stanje .....</i>	10
2.2.2	<i>Projektna rešitev .....</i>	13
2.3	<i>Temeljni razlog za investicijsko namero.....</i>	16
<b>3</b>	<b>OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....</b>	<b>17</b>
3.1	<i>Predmet investicije.....</i>	17
3.2	<i>Namen investicije .....</i>	18
3.3	<i>Cilj investicije.....</i>	19
3.4	<i>Preveritev usklajenosti operacije s strategijami, politikami in razvojnimi programi..</i>	20
<b>4</b>	<b>OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENI V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE.....</b>	<b>23</b>
4.1	<i>Varianta »brez« investicije.....</i>	23
4.2	<i>Varianta »z« investicijo.....</i>	23
<b>5</b>	<b>OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE.....</b>	<b>24</b>
5.1	<i>Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije .....</i>	24
5.2	<i>Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah.....</i>	24
5.3	<i>Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah .....</i>	24
<b>6</b>	<b>TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO.....</b>	<b>26</b>
6.1	<i>Predhodna idejna rešitev ali študija.....</i>	26
6.2	<i>Opis in grafični prikaz lokacije .....</i>	26
6.3	<i>Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe (po letih) 27</i>	
6.4	<i>Varstvo okolja .....</i>	27

6.5	<i>Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov .....</i>	<i>28</i>
6.6	<i>Kadrovsko organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo.....</i>	<i>28</i>
6.7	<i>Predvideni viri financiranja po tekočih cenah.....</i>	<i>30</i>
6.8	<i>Terminski plan izvedbe investicije .....</i>	<i>30</i>
6.9	<i>Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta .....</i>	<i>30</i>
<b>7</b>	<b>UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM .....</b>	<b>31</b>

## KAZALO SLIK

Slika 1: Lokacija Mestne občine Ptuj v Sloveniji.....	8
Slika 2: Območje ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj (označeno z rdečo barvo) .....	9
Slika 3: Pogled na križišče iz zahodne smeri .....	10
Slika 4: Pogled na obstoječa parkirišča ob regionalni cesti .....	10
Slika 5: Šolski prehod na Raičevi ulici .....	11
Slika 6: Pogled na obstoječa parkirišča ob regionalni cesti .....	11
Slika 7: Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije).....	12
Slika 8: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj .....	13
Slika 9: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj .....	14
Slika 10: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj .....	14
Slika 11: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj .....	15
Slika 12: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj .....	15
Slika 13: Območje ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj (označeno z rdečo barvo) .....	26
Slika 10: Kadrovska organizacijska shema projekta .....	29

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Vrednost investicije v stalnih cenah .....	24
Tabela 2: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih.....	27
Tabela 3: Viri financiranja v tekočih cenah po letih .....	30
Tabela 4: Terminski plan izvedbe investicije .....	30

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

## 1.1 Navedba investitorja

INVESTITOR	
Naziv	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
Telefon	02 748 29 99
E-pošta	<a href="mailto:obcina.ptuj@ptuj.si">obcina.ptuj@ptuj.si</a>
Spletna stran	<a href="http://www.ptuj.si">www.ptuj.si</a>
Davčna številka	SI85675237
Transakcijski račun	01296-0100016538
Odgovorna oseba	Nuška GAJŠEK, županja

## 1.2 Navedba izdelovalca investicijske in projektne dokumentacije

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	
Naziv	MESTNA OBČINA PTUJ
Naslov	Mestni trg 1, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba	Nuška GAJŠEK, županja
Telefon	02 748 29 99
E-pošta	<a href="mailto:obcina.ptuj@ptuj.si">obcina.ptuj@ptuj.si</a>
Spletna stran	<a href="http://www.ptuj.si">www.ptuj.si</a>
Odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije	Simona Kašman, Kabinet župana, vodja Službe za projekte in investicije
Priprava Dokumenta identifikacije investicijskega projekta	Aleš Gregorec, višji svetovalec na Oddelku za gospodarske dejavnosti Ksenija Gabrovec, pripravnica-svetovalka na Oddelku za gospodarske dejavnosti Kabinet župana, Služba za projekte in investicije
Telefon	02 748 29 67
Telefax	02 748 29 98
E-pošta	<a href="mailto:ales.gregorec@ptuj.si">ales.gregorec@ptuj.si</a>

IZDELOVALEC PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	
Naziv	PROINFRA d.o.o
Naslov	Gospodsvetska cesta 84, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Aljaž Vesenjāk, dipl.inž.grad.
Telefon	031 395 577
E-pošta	aljaz.vesenjāk@proinfra.si
Odgovorni projektant	Aljaž Vesenjāk, dipl.inž.grad.
Telefon	031 395 577
e-mail	aljaz.vesenjāk@proinfra.si

### 1.3 Navedba upravljavca

BODOČI UPRAVLJAVEC INVESTICIJE	
Naziv	Javne službe Ptuj d.o.o.
Naslov	Ulica heroja Lacka 3, 2250 Ptuj
Odgovorna oseba	mag. Alen Hodnik, direktor
Telefon	02 620 73 41
Telefax	02 620 73 31
E-pošta	<a href="mailto:info@js-ptuj.si">info@js-ptuj.si</a>

### DEJAVNOST IN ORGANIZIRANOST

Mestna občina Ptuj je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi in je temeljna lokalna samoupravna skupnost prebivalcev naselij na območju Mestne občine Ptuj, ki so povezana zaradi skupnih potreb in interesov njihovih prebivalcev.

Dejavnost in organiziranost investitorja je opredeljena v skladu z Zakonom o lokalni samoupravi in ostalo veljavno zakonodajo. Med nalogami, ki jih opravlja za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev.

### LASTNA SREDSTVA ZA IZVEDBO INVESTICIJE

Mestna občina Ptuj bo v proračunskem letu 2022 zagotovila finančna sredstva za izvedbo investicije na proračunski postavki 6611 Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj.

## 2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

### 2.1 Predstavitev občine

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujskega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km<sup>2</sup>, kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v osem četrtnih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg- Turnišče, Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

V Mestni občini Ptuj živi 23.257 prebivalcev (SI-STAT, I. 2019), kar znaša 1,12% vseh prebivalcev Slovenije. Samo v naselju Ptuj živi 76,79 % vseh prebivalcev Mestne občine Ptuj (SI-STAT, I. 2019). Po številu prebivalcev sodi med manjše mestne občine, saj je uvrščena na 9. mesto od 11. mestnih občin. Gostota poselitve v MO Ptuj je **347 prebivalcev na km<sup>2</sup>**, kar močno presega slovensko povprečje (102,6 preb./km<sup>2</sup>). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami.



Slika 1: Lokacija Mestne občine Ptuj v Sloveniji

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

Prav tako si Mestna občina Ptuj prizadeva za ustvarjanje kvalitetne infrastrukture za varno pešačenje, da bo lahko večina prebivalcev mesta Ptuj velik del dnevnih poti opravila peš. Hoja bo kot pomemben način potovanja prepoznana tudi v načrtovalskih procesih. Prometne ureditve bodo prilagojene tudi za gibalno ovirane ter slepe in slabovidne. Poudarek pri načrtovanju bo prav tako posvečen starejšim in otrokom. Občina bo v ruralnih naseljih poskrbela za boljše pogoje za hojo s postopnim urejanjem pločnikov in drugih pešpoti. Prizadevala si bo tudi za urejanje območij umirjenega prometa, kjer so pešci prednostno obravnavani. Hoja bo prepoznana kot pomemben način potovanja na kratkih in srednje



dolgih razdaljah. Prebivalci bodo radi hodili, če bo zagotovljena dobra infrastruktura, vključno z urbano premo, kot so klopi, senca, pitniki ipd. Varnost pešcev ne bo vprašljiva, saj bodo površine za pešce načrtovane ustrezno in celostno. Gibalno ovirane osebe bodo imele možnost enakovredne vključitve v promet. Vsi otroci, ki niso preveč oddaljeni od šole, bodo lahko varno peščili v šolo.

## 2.2 Analiza obstoječega stanja in predlog ureditve

Investitor Mestna občina Ptuj namerava pristopiti k ureditvi križišča na regionalni cesti R3 - 710/1292 Maribor – Vurberk – Ptuj od km 24+460 do km 24+575.

Križišče z ulico Ob Grajeni in Slomškovo ulico ni ustrezno urejeno, saj so vsamem križišču izvedena neustrezna parkirišča. Širina vozišča regionalne ceste znaša 6m. Območje križišča je pozidano. Urejene so površine za pešce.

Obstoječa parkirišča so na neustrezni lokaciji. Od regionalne ceste so sicer ločena z montažnim vodilnim robnikom in markerji na robnikih, s čimer je onemogočen neposreden izvoz parkiranih vozil iz parkirnega prostora na regionalno cesto, vendar morajo vozniki iz parkirišča zapeljati vzvratno na Slomškovo ulico (iz neprednostnega dostopa na prednostno cesto), pri čemer je dodatna ovira v preglednosti z obstoječim objektom. Prav tako niso urejeni ustrezni prehodi za kolesarje, saj so vodeni čez križišče skupaj z motornim prometom. Kolesarji kateri prihajajo iz smeri Mestne hiše proti Gimnaziji Ptuj in obratno morajo tako prečkati regionalno cesto skupaj z motornim prometom.

Na območju križišča se nahaja tudi poseben prehod za pešce: šolski prehod za pešce, kateri je označen z bičem.



Slika 2: Območje ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj (označeno z rdečo barvo)

## 2.2.1 Obstoječe stanje



Slika 3: Pogled na križišče iz zahodne smeri



Slika 4: Pogled na obstoječa parkirišča ob regionalni cesti



Slika 5: Šolski prehod na Raičevi ulici



Slika 6: Pogled na obstoječa parkirišča ob regionalni cesti

Na območju obdelave poteka gospodarska javna infrastruktura, kot je razvidno iz spodnje slike:



**Slika 7:** Gospodarska javna infrastruktura (energetika, komunala, komunikacije)  
(Vir: [www.geoprostor.net/piso](http://www.geoprostor.net/piso))

#### **Komunalna infrastruktura**

V območju obdelave potekajo naslednji obstoječi komunalni vodi:

- Kanalizacija
- Vodovod
- Plinovod
- Električna javna razsvetljava
- Električna NN nizka napetost
- Električna SN srednja napetost
- Telekomunikacijski vodi

#### **Cestno omrežje**

Območje ureditve poteka v križišču regionalne ceste R3-710/1292 (R3-710/1292) in obstoječih kategoriziranih cest LK 329421 (Slomškova ulica) in JP 830841 (Ob Grajeni).

#### **Dejavnosti**

Obravnavano območje je osrednje območje centralnih dejavnosti.

#### **Lastništvo**

Zemljišča v območju obdelave so v lasti Mestne občine Ptuj in v primeru rešitev s posegi v privatna zemljišča (na predelih, kjer je zoženo območje ter v križiščih) bo potrebno le-ta odkupiti in urediti.

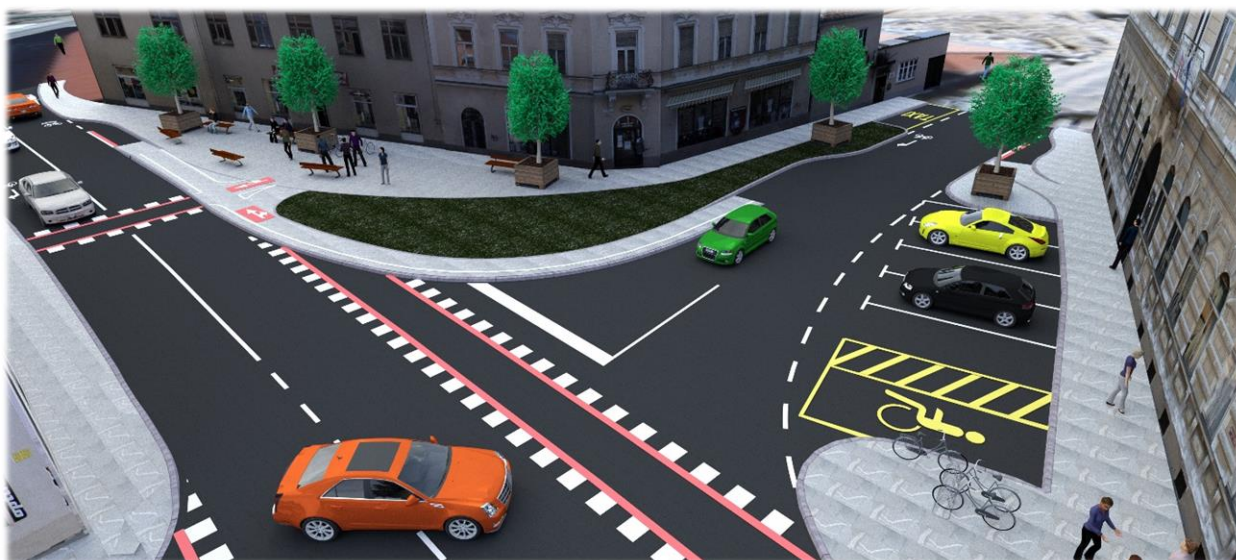
## 2.2.2 Projektna rešitev

je ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj, skladno s projektno nalogo in potrjenim načrtom za izvedbo. Projektiranje je v izvedbi. Predvidena rešitev preureditve križišča cest R3-710/1292, LK 329421 in JP 830841 niveletno in situativno poteka v največji možni meri po obstoječi trasi.

V projektni nalogi sta bili preverjeni dve varianti rešitve in sicer izvedba krožnega križišča in izvedba 4 krakega križišča.

Krožno križišče je zaradi prostorskih omejitev neizvedljivo. Tako se je kot najboljša možna rešitev izkazala varianta z rešitvijo izgradnje 4-krakega klasičnega križišča z pasom za zavijanje desno iz Slomškove ceste (LK 329421) na regionalno cesto R3-710/1292.

V sklopu preureditve križišča se izvedejo tudi površine za pešce in kolesarje. V večjem delu se uredijo ločene površine za pešce in kolesarje. V sklopu rekonstrukcije križišča se ustrezno preuredi tudi obstoječa cestna razsvetljava. V nadaljevanju se v višjih fazah projektiranja izdelata tudi načrt cestne razsvetljave. Na obravnavanem območju poteka obstoječa kanalizacija. Podatke o poteku obstoječe kanalizacije smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Na območju, kjer z preureditvijo križišča in gradnjo drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječo kanalizacijo, je potrebno izvesti zaščito oz. prestavitev obstoječe kanalizacije ali pripadajoče infrastrukture. Kot posledica rekonstrukcije križišča se niveletni potek cestišča znotraj obravnavanega območja, kot prečni skloni vseeno spremenijo v takšni meri, da je potrebno vnovič urediti odvodnjavanje padavinskih voda. Glede na to, da ni obstoječega sistema meteornege odvodnjavanja, je v kasnejših fazah projektiranja potrebno pripraviti načrt meteornege odvodnje.



Slika 8: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj



Slika 9: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj



Slika 10: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj



Slika 11: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj



Slika 12: Prikaz projektne rešitve ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj

## 2.3 Temeljni razlog za investicijsko namero

Križišče z ulico Ob Grajeni in Slomškovo ulico ni ustrezno urejeno, saj so vsamem križišču izvedena neustrezna parkirišča, kar z vidika varnosti za udeležence v prometu predstavlja oviro in nevarnost. Parkirišča, so ločena z montažnim vodilnim robnikom in markerji na robnikih, s čimer je onemogočen neposreden izvoz parkiranih vozil iz parkirnega prostora na regionalno cesto, vendar morajo vozniki iz parkirišča zapeljati vzvratno na Slomškovo ulico (iz neprednostnega dostopa na prednostno cesto), pri čemer je dodatna ovira v preglednosti z obstoječim objektom. Obstoječa ureditev parkirnih mest v samem križišču je tako nepravilna, neustrezna in voznike sili v kršenje cestnoprometnih predpisov.

Izvoz naprej na regionalno cesto je neizvedljiv zaradi kota priključevanja na glavno prometnosmer. Os stranske prometne smeri se mora priključevati na os glavne prometne smeri pod kotom  $90^{\circ} \pm 15^{\circ}$  (10. člen Pravilnika o cestnih priključkih na javne ceste).

Vodenje kolesarskega prometa je čez križišče skupaj z motornim prometom. Kolesarji kateri prihajajo iz smeri Mestne hiše proti Gimnaziji Ptuj in obratno morajo tako prečkati regionalnocesto skupaj z motornim prometom (nimajo urejenih ustreznih prehodov za kolesarje).

Kot najpomembnejša priložnost v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj je bila prepoznana možnost izkoriščanja potencialov izboljšanja prometne varnosti.

Temeljni razlog za investicijo je zagotoviti varno in sodobno prometno ureditev križišča regionalne ceste in občinskih cest v samem centru mesta.



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

#### **3.1 Predmet investicije**

**Predmet investicije** je ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj, skladno s projektno nalogo in potrjenim načrtom za izvedbo. Projektiranje je v izvedbi. Predvidena rešitev preureditve križišča cest R3-710/1292, LK 329421 in JP 830841 niveletno in situativno poteka v največji možni meri po obstoječi trasi.

Mestna občina Ptuj bo v okviru projekta uredila površine in infrastrukturo namenjeno cestnemu prometu, kolesarjenju in pešačenju in tako uresničevala cilje strateškega stebra ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj »OPTIMALNEGA IZKORIŠČANJA POTENCIALOV KOLESARJENJA« in »CELOVITA PROMOCIJA HOJE«, »RACIONALNEJŠI CESTNI PROMET«, kar bo prispevalo k zadostitvi strateških ciljev Celostne prometne strategije in sicer specifično h kazalnikom: delež potovanj s kolesom, povečanje deleža hoje, obremenjenost prebivalcev s hrupom, ki ga povzroča promet, število preseganj mejnih dnevni vrednosti delcev PM 10. Povečanje kolesarskega in peš prometa bo tudi zmanjšalo potrebo po avtomobilskemu prometu.

Območje obdelave se nahaja v urbanem okolju, kjer so v območju obstoječega križišča hodniki za pešce in prehodi za pešce, ni pa ločenih kolesarskih površin. V sklopu preureditve križišča je predvideno, da se na pločnikih uredijo tudi kolesarske steze oz. v manjšem delu mešana površina za pešce in kolesarje minimalne širine 2.00m. Prav tako se uredi varno prehajanje kolesarjev iz vozišča (skupni prometni prostor z motornimi vozili) na kolesarsko stezo in obratno. Uredijo se tudi varni in označeni prehodi za kolesarje čez vozišče. Med pasom za desno zavijanje, regionalno cesto in obstoječim pločnikom se uredi tlakovani trg, na katerem predlagamo postavitev urbane opreme (klopi, koši za smeti) in postavitev avtomatiziranega sistema za izposojanje koles »PECIKL«. Poglavje Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj (str. 57) izpostavlja, da je kolo prevozno sredstvo, ki v urbanih središčih omogoča najcenejša potovanja na kratkih in srednjih razdaljah. Velik del Ptuja je s kolesom dostopen v okviru od 5 do 15 minut, zato je kolesarjenje eden od zelo primernih načinov trajnostne mobilnosti. Izboljšala se bo kakovost bivanja v mestu in dostopnost.

## 3.2 Namen investicije

**Namen investicije** je ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj, skladno s projektno nalogo in potrjenim načrtom za izvedbo. Projektiranje je v izvedbi. Predvidena rešitev preureditve križišča cest R3-710/1292, LK 329421 in JP 830841 niveletno in situativno poteka v največji možni meri po obstoječi trasi.

V sklopu preureditve križišča se izvedejo tudi površine za pešce in kolesarje. V večjem delu se uredijo ločene površine za pešce in kolesarje. V sklopu rekonstrukcije križišča se ustrezno preuredi tudi obstoječa cestna razsvetljava. V nadaljevanju se v višjih fazah projektiranja izdelata tudi načrt cestne razsvetljave. Na obravnavanem območju poteka obstoječa kanalizacija. Podatke o poteku obstoječe kanalizacije smo pridobili iz uradnih podatkov GJI. Na območju, kjer z preureditvijo križišča in gradnjo drugih objektov, naprav in napeljav tangiramo na obstoječo kanalizacijo, je potrebno izvesti zaščito oz. prestavitev obstoječe kanalizacije ali pripadajoče infrastrukture. Kot posledica rekonstrukcije križišča se niveletni potek cestišča znotraj obravnavanega območja, kot prečni skloni vseeno spremenijo v takšni meri, da je potrebno vnovič urediti odvodnjavanje padavinskih voda. Glede na to, da ni obstoječega sistema meteornege odvodnjavanja, je v kasnejših fazah projektiranja potrebno pripraviti načrt meteornege odvodnje.

Projektant je pri izdelavi projektne dokumentacije dolžan upoštevati sledeče smernice in navodila:

- vse veljavne zakone in podzakonske akte,
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 35/2018 z dne 30.5.2018)
- Gradbeni zakon – GZ (Uradni list RS, št. 61/17 z dne 2. 11. 2017)
- Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov (Uradni list Republike Slovenije št. 36/2018, 30.05.2018),
- Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/2005, 26/2006, 109/2010 - ZCes-1),
- Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/09 in 109/10 – ZCes-1)
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17)
- Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 109/10),
- Tehnične specifikacije za javne ceste:
  - TSC 02.210:2008; Varnostne ograje – Pogoji in način postavitve,
  - TSC 06.200:2003; Nevezane nosilne in obrabne plasti,
  - TSC 06.200:2003; Vezane spodnje nosilne plasti z bitumenskimi vezivi,
  - TSC 06.300/06.410:2009; Smernice in tehnični pogoji za graditev asfaltnih plasti,
  - TSC 06.511:2009; Prometne obremenitve, Določitev in razvrstitev,
  - TSC 06.512:2003; (Projektiranje: klimatski in hidrološki pogoji),
  - TSC 06.520:2009; (Projektiranje: dimenzioniranje novih asfaltnih voziščnih konstrukcij),
- SC 09.000:2006; Popisi del pri gradnji cest.

### 3.3 Cilj investicije

Cilj projekta je ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj, skladno s projektno nalogo in potrjenim načrtom za izvedbo in sicer izvedba 4 krakega križišča. V sklopu preureditve križišča se izvedejo tudi površine za pešce in kolesarje. V večjem delu se uredijo ločene površine za pešce in kolesarje. V sklopu rekonstrukcije križišča se ustrezno preuredi tudi obstoječa cestna razsvetljava. V nadaljevanju se v višjih fazah projektiranja izdelata tudi načrt cestne razsvetljave. Na obravnavanem območju poteka obstoječa kanalizacija, na tem mestu je potrebno izvesti zaščito oz. prestavitev obstoječe kanalizacije ali pripadajoče infrastrukture. Kot posledica rekonstrukcije križišča se niveletni potek cestišča znotraj obravnavanega območja, kot prečni skloni vseeno spremenijo v takšni meri, da je potrebno vnovič urediti odvodnjavanje padavinskih voda. Glede na to, da ni obstoječega sistema meteornega odvodnjavanja, je v kasnejših fazah projektiranja potrebno pripraviti načrt meteorne odvodnje.

Z ureditvijo križišča pred Upravno enoto Ptuj bomo zagotoviti varno in sodobno prometno ureditev križišča regionalne ceste in občinskih cest v samem centru mesta.

#### STRATEŠKA IZZIVA OZ. USMERITVI MESTNE OBČINE PTUJ

**1. Zagotavljanje trajnostne mobilnosti s pospeševanjem ukrepov, ki:**

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

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

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

**Splošni cilji projekta so:**

- vlaganje v manj razvitem območju, na katerem je infrastrukturni standard na nizki ravni,
- zagotoviti enakomernejši dostop do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo,
- izboljšati kakovost življenja in dela v lokalni skupnosti,
- zagotoviti varno šolsko pot,
- rekonstrukcija ulic z namenom povečanja števila kolesarjev in pešcev,
- zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu,
- gospodarska rast občine in s tem regije,
- vzpostaviti infrastrukturne pogoje za prometno varno, socialno pravično ter odprto in vsem dostopno občino.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
<i>III. Varstvo okolja in učinkovita raba naravnih virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo Investicijsko področje III.4: Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti</i>	Izboljšati trajnostno prometno dostopnosti regije	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč,</li> <li>• posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo,</li> <li>• izboljšati varnost v prometu.</li> </ul>

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

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
<i>II. Varstvo okolja in učinkovita raba virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo Investicijsko področje II.6: Razvoj prometne infrastrukture Investicijsko področje II.7: Razvoj javnega potniškega prometa ter ostalih trajnostnih oblik mobilnosti</i>	Boljša prometna povezanost in dostopnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagotovitev ustrezne prometne povezave, izboljšati dostopnost do večjih urbanih središč,</li> <li>• posodobitev javnega prometa, vključno z železniško infrastrukturo,</li> <li>• izboljšati varnost v prometu.</li> </ul>

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

Razvojna prioriteta	CILJ	UKREP
<b>Okolju prijazno mesto</b> <b>Področje: Trajnostna mobilnost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev kolesarskih in pešpoti po mestu in naseljih</li> <li>• Učinkovit in okolju prijazen javni promet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povezava obstoječih kolesarskih omrežij</li> <li>• Zagotovitev primerne infrastrukture za kolesarjenje</li> <li>• Postopno povečanje cone za pešce v starem mestnem jedru</li> <li>• Zagotavljanje varnih kolesarskih in pešpoti po mestu</li> <li>• Širitev javnega mestnega potniškega prometa</li> <li>• Promocija trajnostne mobilnosti</li> </ul>

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

Celostna prometna strategija na področju **racionalnejšega cestnega prometa** priporoča:

- ustvarjanje prijazne cone okrog mestnega jedra – odmik tranzita in v čim večji meri tudi daljinskega prometa),
- izboljšanje notranje povezanosti mesta/primestja.

Najpomembnejša ključna vrednota v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj je zagotavljanje prometne varnosti otrok, pešcev in kolesarjev. Kot manj, vendar prav tako pomembne vrednote so bile opredeljene vzdrževanje, boljša urejenost in označenost cest ter čisto okolje z manj izpusti, hrupa in drugih emisij. Kot najbolj ogrožene ciljne skupine, ki jim je treba v prihodnje posvetiti posebno pozornost, so starejši občani, šolarji, gibalno ovirani ter slepi in slabovidni.

Kot najpomembnejša priložnost v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj je bila prepoznana možnost izkoriščanja potencialov izboljšanja prometne varnosti, hoje in kolesarjenja ter turističnih danosti mesta z okolico.

## **4 OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO, PREDSTAVLJENI V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE**

### **4.1 Varianta »brez« investicije**

Varianta »brez« investicije predstavlja nezmožnost realizacije projekta »Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj« ne izvede in s tem ne vzpostavi varne cestne povezave, ki bo zagotavljala enakovredno dostopnost za vse ciljne skupine. Prav tako z neizvajanjem projektov s področja trajnostne mobilnosti ne bomo dosegli ciljev, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

### **4.2 Varianta »z« investicijo**

Varianta »z« investicijo pomeni, da Mestna občina Ptuj izvede projekt »Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj«. S tem bomo prispevali k ureditvi cestne infrastrukture v Mestni občini Ptuj. S projektom bomo prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje in izboljšali kakovost življenja v občini. S tem bomo tudi izpolnili cilje in implementirali ukrepe, ki smo si jih zadali v Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj.

Zaradi tega se ugotovi, da je alternativa brez investicije nesmiselna in se nadaljuje z nameravano investicijo, rekonstrukcijo »Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj« s ciljem zagotavljanja trajnostne in aktivne mobilnosti v Mestni občini Ptuj.

## 5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

### 5.1 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije

V okviru investicije se bo izvedla ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj, skladno s projektno nalogo in potrjenim načrtom za izvedbo in sicer izvedba 4 krakega križišča. V sklopu preureditve križišča se izvedejo tudi površine za pešce in kolesarje. V večjem delu se uredijo ločene površine za pešce in kolesarje. V sklopu rekonstrukcije križišča se ustrezno preuredi tudi obstoječa cestna razsvetljava. V nadaljevanju se bo v višjih fazah projektiranja izdelala tudi načrt cestne razsvetljave. Potrebno je urediti odvodnjavanje padavinskih voda, zato je v kasnejših fazah projektiranja potrebno pripraviti načrt meteorne odvodnje.

### 5.2 Ocena celotnih investicijskih stroškov po stalnih cenah

Tabela 1: Vrednost investicije v stalnih cenah

	VSEBINA	2022	VREDNOST	DDV	SKUPAJ Z DDV
<b>1</b>	<b>Projektna in investicijska dokumentacija</b>	<b>39.329,72</b>	<b>39.329,72</b>	<b>8.652,26</b>	<b>47.982,26</b>
i	Projektna dokumentacija (IZP in PZI)	39.330,00	39.330,00	8.652,26	47.982,26
ii	Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	0,00	0,00	0,00	0,00
iii	Varnostni načrt	360,00	360,00	79,20	439,20
<b>2</b>	<b>Izvedbena dela</b>	<b>319.019,13</b>	<b>319.019,13</b>	<b>70.184,24</b>	<b>389.203,34</b>
i	Skupna dela preplastitve vozišča in delna ureditev infrastrukture				
<b>3</b>	<b>Geodetske storitve</b>	<b>820,00</b>	<b>820,00</b>	<b>180,40</b>	<b>1.000,40</b>
i	Geodetske storitve	820,00	820,00	180,40	1.000,40
<b>4</b>	<b>Nadzor</b>	<b>17.880,39</b>	<b>17.880,39</b>	<b>3.933,69</b>	<b>21.814,08</b>
i	Gradbeni nadzor	12.220,00	12.220,00	0,00	12.220,00
ii	Arheološki nadzor	7.000,00	7.000,00	1.540,00	8.540,00
iii	Varnostni nadzor	864,00	864,00	190,08	1.054,08
<b>5</b>	<b>VREDNOST SKUPAJ (1-4)</b>	<b>377.049,21</b>	<b>377.049,21</b>	<b>82.950,79</b>	<b>460.000,00</b>
<b>6</b>	<b>DDV</b>	<b>82.950,79</b>	<b>82.950,79</b>		
<b>7</b>	<b>VREDNOST Z DDV</b>	<b>460.000,00</b>	<b>460.000,00</b>		

### 5.3 Ocena celotnih investicijskih stroškov po tekočih cenah

Predvideno trajanje projekta ni daljše od enega leta, zato smo skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/2006 in



Spremembe: Ur.l. RS, št. 54/2010, 27/2016) v nadaljevanju prikazovali investicijsko vrednost le v stalnih cenah (stalne cene = tekoče cene).

## 6 TEMELJNE PRVINE, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

### 6.1 Predhodna idejna rešitev ali študija

Mestna občina Ptuj si je predhodno pridobila projektno dokumentacijo, ki podrobneje obravnava območje obdelave projekta »Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj«.

Za ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj so bile izvedene naslednje študije:

- **IZP Ureditev križišča na regionalni cesti R3-710/1292 Maribor – Vurberk – Ptuj od km 24+460 do km 25+575**, julij 2020, ki jo je izdelalo podjetje Proinfra d.o.o., Gosposvetska cesta 84, 2000 Maribor, Aljaž Vesenjajak.

Pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna, saj dela spadajo med investicijsko vzdrževalna dela v javno korist.

### 6.2 Opis in grafični prikaz lokacije

Območje nameravane investicije se nahaja znotraj mesta Ptuj in obsega območje križišča regionalne ceste R3-710/1292 (R3-710/1292) in obstoječih kategoriziranih cest LK 329421 (Slomškova ulica) in JP 830841 (Ob Grajeni).

Območje investicije obsega nepremični vse katastrska občina 400-Ptuj, parcele 4006/1, 1086, 1087, 1019, 4009, 1017/1, 1016/4, 4010/1, 4010/2 in 4011.



Slika 13: Območje ureditve križišča pred Upravno enoto Ptuj (označeno z rdečo barvo)

### 6.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe (po letih)

Tabela 2: Vrednost investicije v stalnih cenah po letih

	VSEBINA	2022	VREDNOST	DDV	SKUPAJ Z DDV
<b>1</b>	<b>Projektna in investicijska dokumentacija</b>	<b>39.329,72</b>	<b>39.329,72</b>	<b>8.652,26</b>	<b>47.982,26</b>
i	Projektna dokumentacija (IZP in PZI)	39.330,00	39.330,00	8.652,26	47.982,26
ii	Investicijska dokumentacija (DIIP, IP)	0,00	0,00	0,00	0,00
iii	Varnostni načrt	360,00	360,00	79,20	439,20
<b>2</b>	<b>Izvedbena dela</b>	<b>319.019,13</b>	<b>319.019,13</b>	<b>70.184,24</b>	<b>389.203,34</b>
i	Skupna dela preplastitve vozišča in delna ureditev infrastrukture	319.019,13	319.019,13	70.184,24	389.203,34
<b>3</b>	<b>Geodetske storitve</b>	<b>820,00</b>	<b>820,00</b>	<b>180,40</b>	<b>1.000,40</b>
i	Geodetske storitve	820,00	820,00	180,40	1.000,40
<b>4</b>	<b>Nadzor</b>	<b>17.880,39</b>	<b>17.880,39</b>	<b>3.933,69</b>	<b>21.814,08</b>
i	Gradbeni nadzor	12.220,00	12.220,00	0,00	12.220,00
ii	Arheološki nadzor	7.000,00	7.000,00	1.540,00	8.540,00
iii	Varnostni nadzor	864,00	864,00	190,08	1.054,08
<b>5</b>	<b>VREDNOST SKUPAJ (1-4)</b>	<b>377.049,21</b>	<b>377.049,21</b>	<b>82.950,79</b>	<b>460.000,00</b>
<b>6</b>	<b>DDV</b>	<b>82.950,79</b>	<b>82.950,79</b>		
<b>7</b>	<b>VREDNOST Z DDV</b>	<b>460.000,00</b>	<b>460.000,00</b>		

### 6.4 Varstvo okolja

Predmetna investicija je namenjena varovanju okolja in preprečevanju njenega onesnaževanja. Neposredne koristi investicije Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj se bodo odrazile v manjšem obremenjevanju okolja s strani osebnih avtomobilov, saj bo urejena infrastruktura za kolesarjenje in hojo. Povečal se bo delež aktivne mobilnosti v mestnem naselju, povečal delež pešcev (otrok, starejših, invalidov in ostalih). Projekt bo prispeval k izboljšanju kakovosti zraka v mestu ter k boljši povezanosti urbanega območja z zaledjem, k zmanjšanju prometnih zastojev, k izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanem območju in povečanju prometne varnosti.

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

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

- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),

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

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

## 6.5 Ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

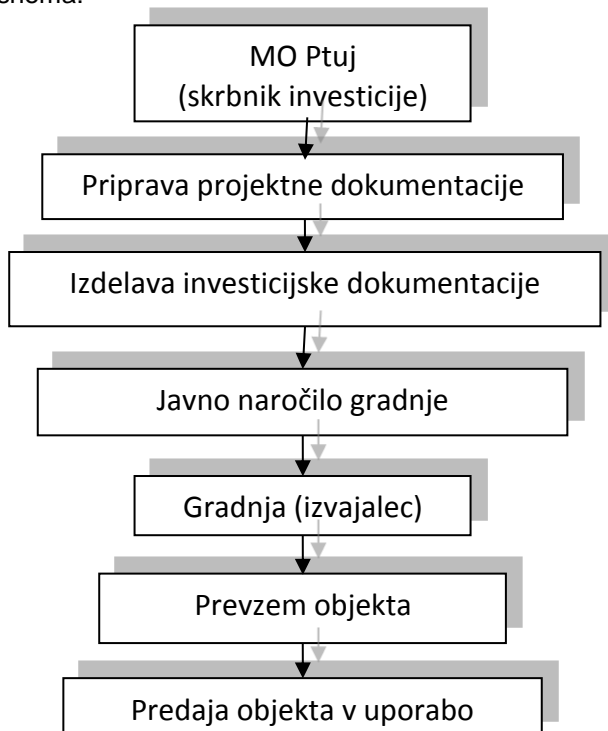
Ocenjujemo, da pričakovani vplivi projekta na okolico ne bodo imeli povečanega negativnega vpliva na okolje in so torej s stališča varstva okolja sprejemljivi, zato za njihovo odpravo ni predvidenih dodatnih stroškov.

## 6.6 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Za izvedbo investicije ni predvidene posebne organizacije. Investitorica Mestna občina Ptuj je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta. Člani projektne skupine za izvedbo projekta:

Ime in priimek	Izobrazba in položaj	Leta delovnih izkušenj	Zadolžitev v okviru projekta Strokovno področje, ki ga pokriva
Aleš Gregorec	mag. prav. in manag. neprem., višji svetovalec	17	Skrbnik projekta Izvedba investicije Sodelovanje pri pripravi tehnične in investicijske dokumentacije
Simona Kašman	univ. dipl. ekonomistka, vodja službe za projekte in investicije	26	Vodenje priprave investicijske dokumentacije

Kadrovsko organizacijska shema:



Slika 14: Kadrovsko organizacijska shema projekta

## 6.7 Predvideni viri financiranja po tekočih cenah

Tabela 3: Viri financiranja v tekočih cenah po letih

VIRI FINANCIRANJA		2022	Skupaj
1	Mestna občina Ptuj	460.000,00	460.000,00
<b>SKUPAJ</b>		<b>460.000,00</b>	<b>460.000,00</b>

Za izvedbo investicije bo MO Ptuj zagotovila lastna sredstva iz občinskega proračuna. Sredstva so zagotovljena na skupni proračunski postavki 6614 Novogradnja avtobusnega postajališča – Pod gradom v okviru NRPOB096-21-0032 v višini 460.000,00 EUR.

## 6.8 Terminski plan izvedbe investicije

Tabela 4: Terminski plan izvedbe investicije

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
Priprava projektne dokumentacije (PZI)	7/2020	05/2021
Priprava investicijske dokumentacije (DIIP, IP)	11/2021	11/2021
Izvedba JN za izbiro gradbenega izvajalca	02/2022	03/2022
Izvedba gradbenih del	04/2022	10/2022
Tehnični pregled	10/2022	11/2022

## 6.9 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Projekt je neprofitnega značaja in investitorju in upravljavcu ne bo prinašal prihodkov, saj gre za ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj z infrastrukturo za kolesarjenje in pešačenje. Investicija bo izvedena izključno s sredstvi proračuna Mestne občine Ptuj.

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

- izboljšanje prometne varnosti
- izboljšanje stanja cestne infrastrukture v MO Ptuj
- izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
- prispevek k boljši povezanosti urbanega območja z zaledjem.

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

## **7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM**

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

Na podlagi dokumenta identifikacije investicijskega projekta lahko ugotovimo, da je investicija potrebna.

V nadaljevanju podajamo predstavitev glavnih rezultatov:

- Vrednost investicijskega projekta po stalnih (=tekočih) cenah znaša 377.049,21 EUR brez DDV in 460.000,00 EUR z DDV.
- Predviden vir financiranja investicije: proračunski vir občine investitorke.

Projekt predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto in ima jasno opredeljene cilje. Projekt je skladen s Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj, s Trajnostno urbano strategijo Mestne občine Ptuj in razvojnimi usmeritvami regije, države.

Investicija bo pripomogla k zagotavljanju varne cestne infrastrukture, ki bo služila vsem deležnikom v cestnem prometu, zato je naložba smiselna in upravičena.

Predviden zaključek investicije je konec leta 2022.