



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



IZGRADNJA KOLESARSKE POVEZAVE – TRASA 10

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16

Sp. Polskava, 27. 8. 2025

Verzija 1.0

KAZALO

1. UVOD	4
2. DELEŽNIKI.....	6
2.1. Navedba investitorja	6
2.2. Navedba izdelovalca investicijske dokumentacije	6
2.3. Navedba upravljavca	7
2.4. Navedba odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo dokumentacije	7
3. ANALIZA STANJA IN RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO	9
3.1. Analiza stanja za Podravske regije	9
3.2. Aktualno stanje za Občino Sveta Ana.....	13
3.3. Razlogi za investicijsko namero.....	18
4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	21
4.1. Razvojne možnosti in cilji investicije	21
4.2. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami	22
5. PREDSTAVITEV VARIANT	29
5.1. Varianta »brez« investicije.....	29
5.2. Varianta »z« investicijo	29
5.2.1. Opis poteka trase.....	30
5.2.2. Ureditev površin za kolesarje.....	30
5.2.3. Ureditev odvodnje cestnih meteornih vod.....	31
5.2.4. Podporne konstrukcije.....	31
5.2.5. Premostitveni objekt – most.....	31
6. VRSTA INVESTICIJE IN OCENA STROŠKOV	32
6.1. vrsta investicije.....	32
6.2. Ocena investicijskih stroškov	32
6.2.1. Izhodišča za oceno vrednosti	32
6.2.2. Vrednost projekta po stalnih cenah.....	32
6.2.3. Vrednost projekta po tekočih cenah	34
6.2.4. Določitev upravičenih stroškov.....	35
7. TEMELJNE PRVINE INVESTICIJE.....	37
7.1. Predhodna idejna rešitev ali študija.....	37
7.2. Opis lokacije	37
7.2.1. Makro lokacija.....	37
7.2.2. Mikro lokacija.....	38
7.3. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe	39
7.4. Varstvo okolja.....	40
7.4.1. Splošna določila	40
7.4.2. Ocena vplivov ob upoštevanju načela DNSH	41
7.5. Kadrovskoorganizacijska shema s prostorsko opredelitvijo	45
7.6. Predvideni viri financiranja in drugi viri	46

7.7.	Informacija o pričakovani stopnji izrabe zmogljivosti oziroma ekonomski upravičenosti projekta	47
8.	NADALJNJA PRIPRAVA DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	49
8.1.	Investicijska dokumentacija	49
8.2.	Projektna dokumentacija	49
8.3.	Druge dokumentacije	49

Seznam tabel:

Tabela 1:	Osnovni podatki o investitorju	6
Tabela 2:	Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije	7
Tabela 3:	Osnovni podatki o upravljavcu	7
Tabela 4:	Osnovni podatki o odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo dokumentacije	8
Tabela 5:	Prebivalstvo v Podravski regiji 2008–2025 (na dan 1. 1.)	10
Tabela 6:	Gostota prebivalstva v Podravski regiji (na dan 1. 1. 2025)	10
Tabela 7:	Dolžina cest v Podravski regiji, leto 2024	12
Tabela 8:	Število prebivalcev po naseljih v zadnjih 10 letih	15
Tabela 9:	Prebivalstvo – izbrani kazalniki	15
Tabela 10:	Poslovni subjekti v Občini Sveta Ana, stanje na dan 30.6.2025	16
Tabela 11:	Delovne migracije – izbrani kazalniki, Občina Sveta Ana	16
Tabela 12:	Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) Občine Svete Ana po občinah delovnega mesta	17
Tabela 13:	Dolžina cest v Občini Sveta Ana, leto 2024	17
Tabela 14:	Celotni investicijski stroški po stalnih cenah, avgust 2025, v EUR	32
Tabela 15:	Dinamika investicijskih stroškov po stalnih cenah, avgust 2025, v EUR	33
Tabela 16:	Investicijski stroški po tekočih cenah, v EUR	34
Tabela 17:	Dinamika investicijskih stroškov po tekočih cenah, v EUR	34
Tabela 18:	Upravičeni stroški po stalnih cenah, avgust 2025, v EUR	35
Tabela 19:	Upravičeni stroški po tekočih cenah, v EUR	36
Tabela 20:	Okvirni terminski načrt	40
Tabela 21:	Finančna konstrukcija (za stroške po tekočih cenah)	46

Seznam slik:

Slika 1:	Umestitev Podravske regije v prostoru Republike Slovenije	9
Slika 2:	BDP na prebivalca, primerjalno z državnim povprečjem ter najbolj in najmanj razvito regijo, v obdobju 2000–2023	11
Slika 3:	Čas porabljen na poti, Podravska regija, leto 2021	12
Slika 4:	Umestitev Občine Sveta Ana v prostor	13
Slika 5:	Naselja Občine Sveta Ana	14
Slika 6:	Obstoječa prometna infrastruktura na območju Občine Sveta Ana	18
Slika 7:	Koncept SRS 2030	22
Slika 8:	Položaj Občine Sveta Ana na ozemlju Republike Slovenije	38
Slika 9:	Položaj lokacije objekta na območju Občine Sveta Ana	38
Slika 10:	Mikrolokacija	39
Slika 11:	Struktura investicijskih stroškov (stalne cene, avgust 2025)	40
Slika 12:	Projektna skupina	46
Slika 13:	Struktura financiranja	47

1. UVOD

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016 (v nadaljevanju: Uredba), v svojem 11. členu določa, da Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP) vsebuje podatke, potrebne za določitev investicijske namere in njenih ciljev v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo morala investicija izpolnjevati. DIIP vsebuje opise tehničnih, tehnoloških ali drugih prvin predlaganih rešitev in je podlaga za odločanje o nadaljnji izdelavi investicijske dokumentacije oziroma nadaljevanju investicije.

Pri izdelavi DIIP je za ocenjevanje treba smiselno uporabiti naslednje metodološke osnove:

- 1) Določitev ciljev:
 - a) cilji se določijo na podlagi predhodno izvedenih analiz, evidentiranja potreb in možnosti ter načinov njihovega uresničevanja,
 - b) cilji morajo biti usklajeni s strategijami, nacionalnimi programi, programi Skupnosti ter zakoni in opredeljeni tako, da je mogoče ugotavljati in preverjati njihovo uresničevanje,
 - c) cilji morajo biti določeni tako, da je mogoče identificirati ekonomične in izvedljive različice za njihovo izvedbo.
- 2) Priprava predlogov scenarijev za uresničevanje ciljev:
 - a) scenariji se med seboj lahko razlikujejo po različnih mogočih lokacijah, tehnično-tehnoloških rešitvah, obsegu, virih in načinih financiranja, rokih in dinamiki izvedbe, rezultatih in drugih pomembnejših delih investicije,
 - b) upoštevajo se tudi scenariji, ki so posledica vsebinskih razlik pri oddaji del ali načinov financiranja (na primer fazna gradnja, koncesije in druge oblike javno-zasebnega partnerstva),
 - c) za presojo izvedljivosti ciljev investicije se pričakovani učinki za projekt predstavijo najmanj s primerjavami stroškov in koristi v pogojih »z« investicijo ter izhodiščnega scenarija »brez« investicije in/ali minimalni scenarij z upoštevanjem delnih izboljšav.
- 3) Opredelitev vrednostnega in fizičnega obsega stroškov in koristi vsakega scenarija:
 - a) v ovrednotenje so vključeni stroški in koristi posameznih udeležencev v celotnem projektnem ciklu,
 - b) ocena količin temelji na predpisani dokumentaciji (predhodne idejne rešitve in študije, projektna in tehnično-tehnološka dokumentacija, standardi in normativi dejavnosti, prostorski akti in druge osnove),
 - c) stroški in koristi, ki jih upoštevamo pri ocenjevanju v ekonomski dobi investicije, so: investicijski stroški, investicijsko in tekoče vzdrževanje, stroški obratovanja ter koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju in nedenarne koristi (posredne in neposredne); stroški in koristi se ugotavljajo v finančni in ekonomski analizi po statični (za reprezentativno leto v ekonomski dobi) in dinamični metodi (za celotno ekonomsko dobo investicije) v obdobju, v katerem pričakujemo njihov nastanek,
 - d) izhodiščni podatki morajo biti usklajeni s podatki, s katerimi razpolagajo ali jih objavljajo nosilci javnih pooblastil,
 - e) predpostavke za projekcije morajo biti utemeljene in verodostojne,
 - f) vsi stroški in koristi, ki so izraženi v denarju, se obravnavajo na primerljivih osnovah (stalne cene, diskontiranje),

- g) vsak scenarij vsebuje izračun finančnih, ekonomskih in drugih kazalnikov učinkovitosti investicij ter opis rezultatov na podlagi meril, ki jih ni mogoče izraziti v denarju,
 - h) pri ocenjevanju investicijskih projektov se uporablja splošna, 4 % diskontna stopnja.
- 4) Ugotavljanje občutljivosti variant:
- a) z analizo občutljivosti se opredeli kritične parametre investicijskega projekta, pri katerih so projekcije manj zanesljive, in sicer po vrstnem redu vplivanja na končni rezultat investicije oziroma po stopnjah tveganja (z analizo tveganja), ter
 - b) izkaže ugotovitve analize o mogočih vplivih na pričakovan končni rezultat oziroma o mogočih odmikih od projekcij.
- 5) Izbor najboljšega scenarija in predstavitev izsledkov:
- a) vsak scenarij je treba presojati tudi z vidika najpomembnejših omejitvenih dejavnikov (finančnih, zakonskih, regionalnih, okoljevarstvenih, institucionalnih in drugih dejavnikov),
 - b) pri predstavitvi izsledkov morajo biti navedeni cilji, opis obravnavanih scenarijev, primerjava scenarijev, razlogi za izbiro najboljšega (optimalnega) scenarija ter način ocenjevanja izbire najboljšega scenarija.

Ta DIIP zajema investicijo v novogradnjo kolesarske povezave trasa 10 v dolžini 3.065 m, s pripadajočim mostom, ki se izvede kot nadaljevanje izgradnje kolesarskih povezav na območju ORP Slovenske gorice.

Vrednost obravnavane investicije je določena v višini 1.515.000,00 EUR z DDV (stalne cene, avgust 2024). V skladu s 4. členom Uredbe je potrebno za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo nad 500.000,00 EUR in pod 2.500.000,00 EUR z DDV, zagotoviti DIIP in Investicijski program (v nadaljevanju: IP).

Investitor pričakuje, da bo za izvedbo te investicije pridobil sofinancerska sredstva EU, Kohezijskega sklada in Republike Slovenije, Ministrstva za infrastrukturo, v okviru Dogovora za razvoj regij 2021-2027.

2. DELEŽNIKI

2.1. NAVEDBA INVESTITORJA

Investitor obravnavanega investicijskega projekta je Občina Sveta Ana.

Občina Sveta Ana je samoupravna lokalna skupnost ustanovljena z zakonom leta 1998 na območju naslednjih naselij: Dražen Vrh-del, Froleh, Kremberk, Krivi Vrh, Ledinek, Lokavec, Rožengrunt, Sveta Ana v Slovenskih Goricah, Zgornja Bačkova, Zgornja Ročica, Zgornja Ščavnica in Žice.

Občina Sveta Ana v okviru svojih politik podpira razvoj mobilnosti in prometa in pri tem izpostavlja trajnostno mobilnost, v okviru katerega poleg motornega prometa (avtomobilov in tovornega prometa), enakopravno obravnava pešačenje, kolesarjenje in javni potniški promet, kot ključne stebre razvoja trajnostne mobilnosti.

Tabela 1: [Osnovni podatki o investitorju](#)

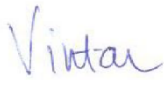
INVESTITOR	
Naziv:	 OBČINA SVETA ANA
Naslov:	Sv. Ana v Slov. goricah 17, 2233 Sv. Ana v Slov. goricah
Odgovorna oseba:	Martin BREZNIK, univ. dipl. prav., dipl. ekon., župan
Telefon:	02 72 95 880
Uradni elektronski naslov:	obcina@sv-ana.si
Uradna spletna stran:	https://www.sv-ana.si/
ID za DDV:	SI 59385081
Matična številka:	1332074000
Šifra prorač. uporabnika:	76805
Šifra dejavnosti:	84.110 Splošna dejavnost javne uprave
IBAN:	IBAN SI56 0110 0010 0018 188 (Banka Slovenije – UJP)
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

2.2. NAVEDBA IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Za izdelavo investicijske dokumentacije investicije je odgovorna Občinska uprava Občine Sveta Ana.

Izdelovalec DIIP je IzEP d.o.o. Družba je bila ustanovljena l. 2009, z namenom strokovne podpore pri pripravi in izvedbi investicijskih projektov, in sicer zlasti operacij, sofinanciranih s sredstvi EU.

Tabela 2: [Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije](#)

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE		
Naziv:		IzEP, institut za evropske projekte, d.o.o.
Naslov:	Spodnja Polskava 116, 2331 Pragersko	
Odgovorna oseba:	Tanja VINTAR, direktorica	
Elektronski naslov:	tanja.vintar@izep.eu	
Uradna spletna stran:	http://www.izep.eu	
ID šte. za DDV:	SI 44065205	
Matična številka:	3656519000	
Šifra dejavnosti:	70.220 Drugo podjetniško in poslovno svetovanje	
Transakcijski račun:	IBAN SI56 0443 0000 1620 014 (OTP banka d.d.)	
Žig:		Podpis odgovorne osebe: 

2.3. NAVEDBA UPRAVLJAVCA

Upravljavec predmeta investicije po izvedbi investicije bo Občina Sveta Ana.

Tabela 3: [Osnovni podatki o upravljavcu](#)

INVESTITOR	
Naziv:	 OBČINA SVETA ANA
Naslov:	Sv. Ana v Slov. goricah 17, 2233 Sv. Ana v Slov. goricah
Odgovorna oseba:	Martin BREZNIK, univ. dipl. prav., dipl. ekon., župan
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

2.4. NAVEDBA ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO DOKUMENTACIJE

Za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije za investicijo je odgovorna Občinska uprava Občine Sveta Ana, v okviru nje pa Petra Golob, direktorica občinske uprave.

Tabela 4: [Osnovni podatki o odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo dokumentacije](#)

ODGOVORNI ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO DOKUMENTACIJE	
Naziv:	Občinska uprava Občine Sveta Ana
Naslov:	Sv. Ana v Slov. goricah 17, 2233 Sv. Ana v Slov. goricah
Odgovorna oseba:	Petra GOLOB, direktorica občinske uprave
Elektronski naslov:	petra.golob@sv-ana.si
Telefon:	02 72 95 887
Žig:	Podpis odgovorne osebe:

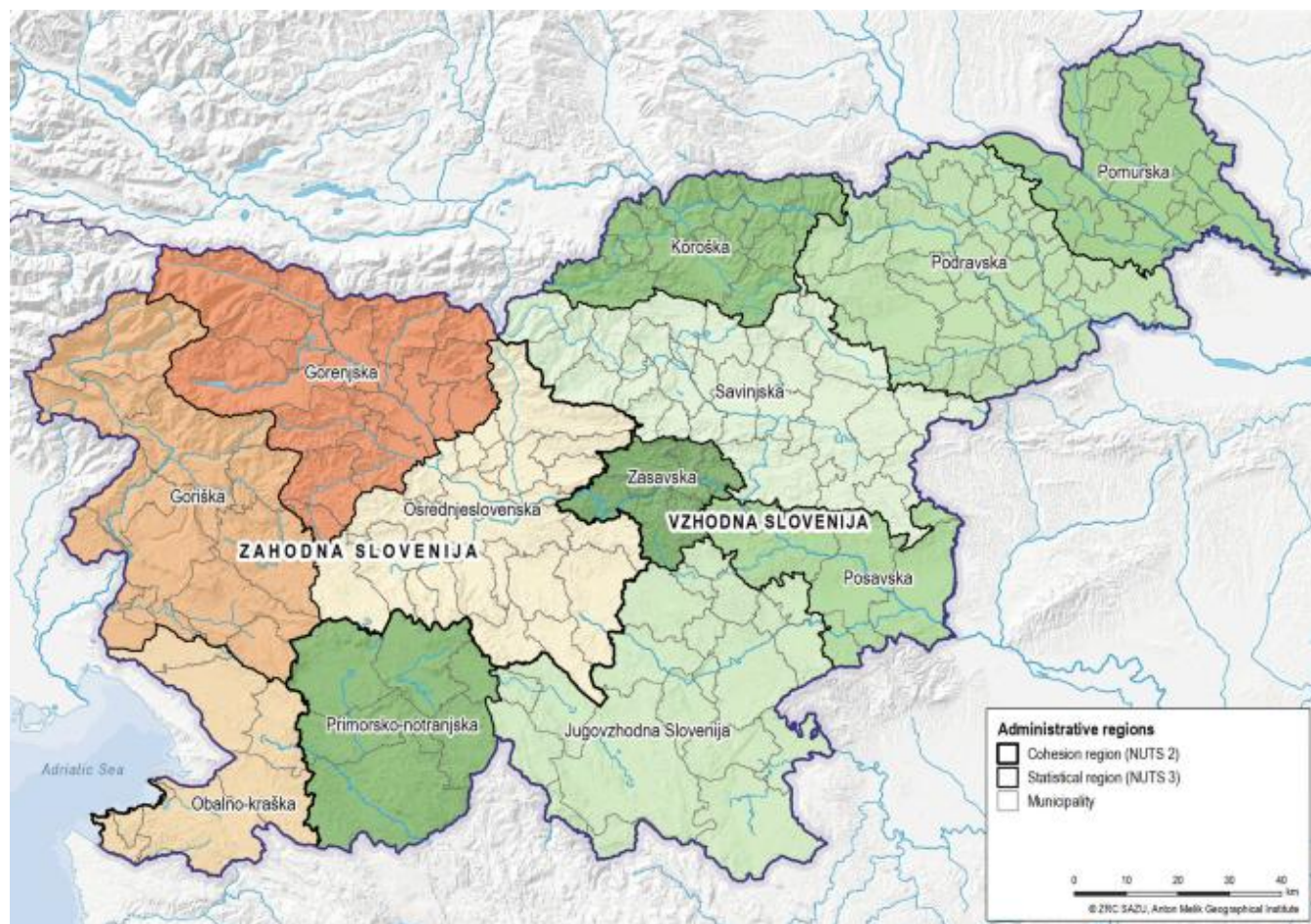
3. ANALIZA STANJA IN RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

3.1. ANALIZA STANJA ZA PODRAVSKO REGIJO

Občina Sveta Ana je locirana znotraj Podravske statistične oz. razvojne regije, ki sodi v kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija.

Podravska statistična regija s površino 2.170 km² obsega 10,7 % slovenskega ozemlja in je peta največja slovenska statistična regija. Regija na svoji zahodni strani meji na Koroško in Savinjsko regijo, na svoji vzhodni strani pa s Pomursko regijo. Na severu meji na Republiko Avstrijo, na jugu pa na Republiko Hrvaško.

Slika 1: [Umestitev Podravske regije v prostoru Republike Slovenije](#)



Vir: <https://link.springer.com/>

Regijo sestavlja 41 občin, in sicer: (1) Benedikt, (2) Cerkljenjak, (3) Cirkulane, (4) Destričnik, (5) Dornava, (6) Duplek, (7) Gorišnica, (8) Hajdina, (9) Hoče – Slivnica, (10) Juršinci, (11) Kidričevo, (12) Kungota, (13) Lenart, (14) Lovrenc na Pohorju, (15) Majšperk, (16) Makole, (17) Maribor, (18) Markovci, (19) Miklavž

na Dravskem polju, (20) Oplotnica, (21) Ormož, (22) Pesnica, (23) Podlehnik, (24) Poljčane, (25) Ptuj, (26) Rače – Fram, (27) Ruše, (28) Selnica ob Dravi, (29) Slovenska Bistrica, (30) Središče ob Dravi, (31) Starše, (32) **Sveta Ana**, (33) Sveta Trojica v Slovenskih goricah, (34) Sveti Andraž v Slovenskih goricah, (35) Sveti Jurij v Slovenskih goricah, (36) Sveti Tomaž, (37) Šentilj, (38) Trnovska vas, (39) Videm, (40) Zavrč in (41) Žetale.

Regijo sestavlja 679 naselij. V regiji je po podatkih Statističnega urada RS na dan 1. 1. 2025 živel 331.815 prebivalcev. Delež prebivalstva v strukturi prebivalstva Republike Slovenije kaže trend upadanja.

Tabela 5: [Prebivalstvo v Podravski regiji 2008–2025 \(na dan 1. 1.\)](#)

Leto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Slovenija	2.025.866	2.032.362	2.046.976	2.050.189	2.055.496	2.058.821	2.061.085
Podravska reg.	321.781	322.900	323.343	323.119	323.534	323.238	323.328
Delež	15,88	15,89	15,80	15,76	15,74	15,70	15,69

Leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Slovenija	2.062.874	2.064.188	2.065.895	2.066.880	2.080.908	2.095.861	2.108.977
Podravska reg.	323.356	322.553	322.043	322.058	324.104	325.994	328.469
Delež	15,68	15,63	15,59	15,58	15,58	15,55	15,57

Leto	2022	2023	2024	2025
Slovenija	2.107.180	2.116.972	2.123.949	2.130.850
Podravska reg.	327.998	329.014	330.572	331.815
Delež	15,57	15,54	15,56	15,57

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Gostota prebivalstva v Podravski statistični regiji močno presega slovensko povprečje.

Tabela 6: [Gostota prebivalstva v Podravski regiji \(na dan 1. 1. 2025\)](#)

	Površina v km ²	Št. preb.	Preb./km ²
Slovenija	20.273	2.130.850	105,11
Podravska regija	2.170	331.815	152,91

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Ne le Slovenija, ampak celotna Evropa se sooča z izzivom starajoče se družbe. Demografski podatki kažejo, da se prebivalstvo v Podravski regiji stara hitreje kot na nacionalni ravni. Tudi naravni prirast prebivalstva je močno negativen, še posebej izrazito po l. 2020. Podatki o selitvenem prirastu pa kažejo da se je v letu 2024 v Podravsko regijo priselilo 2.207, kar je 19,14 % vseh priseljenih iz tujine v Slovenijo.

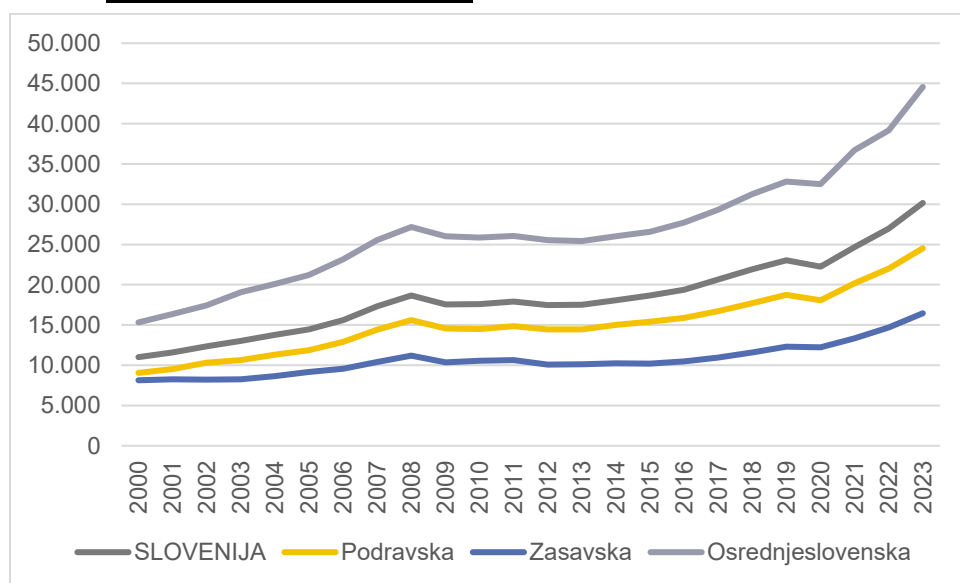
Podravska regija je regija z velikimi razvojnimi problemi, v okviru katere je koncentracija gospodarskih dejavnosti in prebivalstva na nekaterih območjih v preteklosti povzročila različne pogoje za življenje in delo (razlike v prostorski razporeditvi delovnih mest, stopnji brezposelnosti, v izobrazbeni strukturi prebivalstva) ter neenakomerno dostopnost do gospodarske in družbene infrastrukture znotraj regije. Problemi so še posebej izraziti v strukturno zaostalih in ekonomsko, razvojno šibkih območjih s pretežno agrarno usmeritvijo, v območjih z demografskimi problemi, z nizkim dohodkom na prebivalca, v ekonomsko in socialno nestabilnih območjih.

Indeks razvojne ogroženosti za Podravje (regija NUTS 3) za programsko obdobje 2021-2027 znaša 133,4 (Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2021–2027; Uradni list RS, št. 118/21).

Zaradi različnih geografskih možnosti, gospodarske preteklosti in dostopnosti so znotraj regije precejšnje razlike v razvitosti občin. S finančno in gospodarsko krizo, po epidemiji Covid-19 in z nastankom vojnih žarišč v neposredni bližini, so se razmere v regiji še poslabšale.

Gospodarska moč Podravske regije, merjena z BDP, je pod slovenskim povprečjem. V letu 2023 (zadnji objavljeni podatek SURS) je bilo v Podravski regiji ustvarjenega 12,6 % BDP države. BDP te regije je znašal 24.527,00 EUR na prebivalca, kar predstavlja 81,3 % slovenskega povprečja.

Slika 2: BDP na prebivalca, primerjalno z državnim povprečjem ter najbolj in najmanj razvito regijo, v obdobju 2000-2023



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Zgornja slika prikazuje podatke o BDP na prebivalca v tekočih cenah in po tekočem tečaju, zato je potrebno upoštevati, da je izrazit porast v letih po 2020 tudi odraz visoke inflacije.

Po podatkih za mesec junij 2025 je bilo v Podravski statistični regiji 139.527 delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču). Stopnja registrirane brezposelnosti v regiji je v istem mesecu znašala 5,1 % - ta stopnja je na državni ravni junija 2025 znašala 4,3 %.

Po javno dostopnih podatkih Ministrstva za infrastrukturo je bilo v letu 2024 evidentiranih 39.298 km javnih cest, od tega v Podravski regiji 6.524 km (16,6 %). Na nacionalnem nivoju je evidentiranih 234 km javnih poti za kolesarje, od tega v Podravski regiji 19 km (8,2 %).

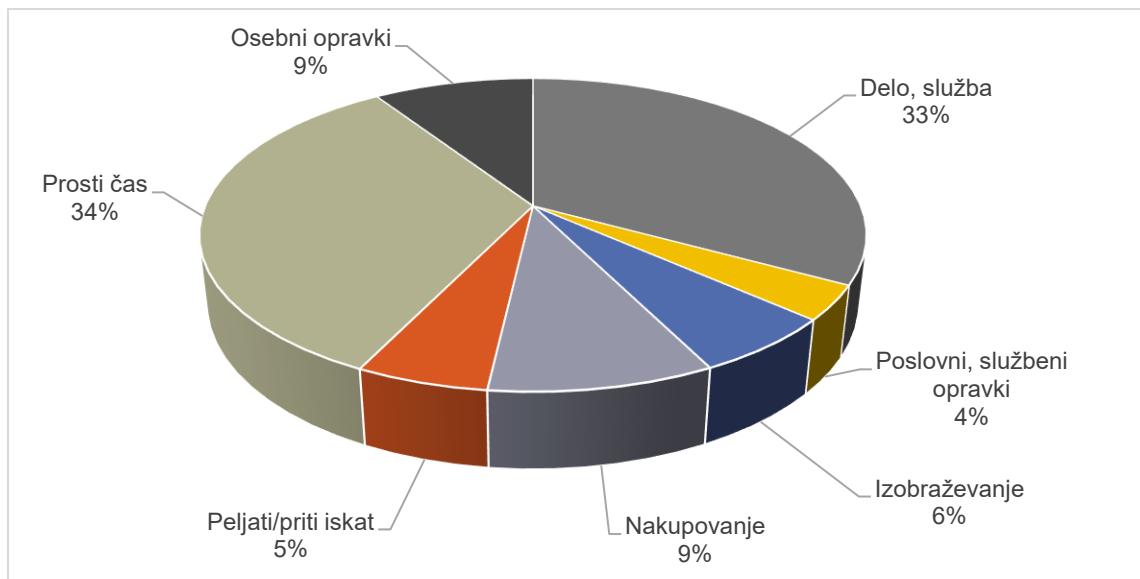
Tabela 7: [Dolžina cest v Podravski regiji, leto 2024](#)

Kategorija ceste	Oznaka	Dolžina (km)
Državne ceste		
Avtoceste (štiripasovne in večpasovne)	AC	106
Hitre ceste (tripasovne in dvopasovne)	HC	-
Glavne ceste 1. reda	G1	79
Glavne ceste 2. reda	G2	-
Regionalne ceste 1. reda	R1	62
Regionalne ceste 2. reda	R2	213
Regionalne ceste 3. reda	R3	309
Regionalne turistične ceste	RT	89
Nekategorizirane državne ceste v uporabi	NK	6
Občinske ceste		
Lokalne ceste	LC	1.677
Glavne mestne ceste	LG	22
Zbirne mestne ceste	LZ	121
Mestne krajevne ceste	LK	219
Javne poti	JP	3.602
Javne poti za kolesarje	KP	19
Skupaj javne ceste		6.524

Vir: OPSI, odprti podatki Slovenije, <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah-od-leta-2002>

Statistični podatki kažejo, da so prebivalci Podravske regije v letu 2021 na poti preživeli v povprečju 321 ur na leto, od tega 33 % na poti na delo oz. v službo in 34 % na poti v okviru svojega prostega časa.

Slika 3: [Čas porabljen na poti, Podravska regija, leto 2021](#)



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

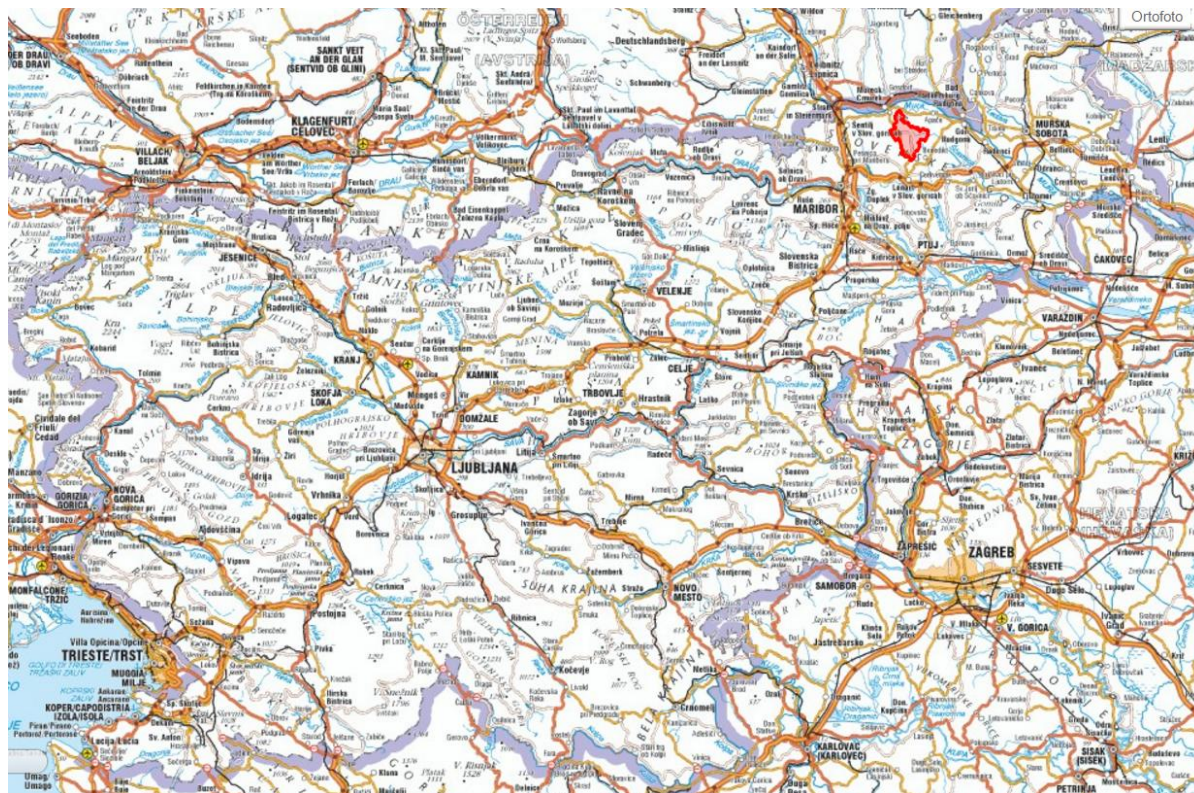
3.2. AKTUALNO STANJE ZA OBČINO SVETA ANA

Občina Sveta Ana leži v zahodnem delu Slovenskih goric, ki se v severovzhodni Sloveniji raztezajo na površini okrog 1.017 km² kot največje slovensko gričevje. Slovenske gorice na vzhodu in severu mejijo na reko Muro, na severozahodu na Apaško polje, na zahodu na reko Dravo, na jugu pa segajo do meje s Hrvaško. Sestavljajo jih posebni tipi razloženih naselij. Manjše gručaste vasi so se razvile okoli cerkva, ki so navadno locirane na vrhovih slemen. Ena takih je tudi Sveta Ana v Slovenskih goricah, ki jo krasi cerkev svete Ane iz l. 1705, in ki je z ustanovitvijo samostojne Občine Sveta Ana postala središče te občine.

Občina Sveta Ana je bila skozi zgodovino tudi zadnjo ustanovitvijo že večkrat razglašena za občino. Zgodovinski viri navajajo, da je Cesarska oblast na Dunaju leta 1850 razglasila sedanje vasi za občine. Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev je v letu 1934 združila tedanje majhne občine v Občino Sv. Ana v Slov. goricah, ki je delovala do leta 1955. Leta 1955 je tedanja oblast preimenovala Občino Sv. Ana v Slov. goricah v krajevno skupnost Zg. Ščavnica in krajevno skupnost Lokavec. Obe novo nastali krajevni skupnosti so priključili v Občino Lenart. Prebivalci krajevne skupnosti Zg. Ščavnica so na referendumu leta 1993 krajevno skupnost Zg. Ščavnica preimenovali v krajevno skupnost Sv. Ana v Slov. goricah. Sedanja oblika Občine Sveta Ana pa je nastala leta 1998 z združitvijo krajevnih skupnosti Sv. Ana v Slov. goricah in Lokavec.

Občina Sveta Ana se razprostira na 37,2 km² površine. Meji na šest sosednjih občin: Šentilj, Apače, Gornja Radgona, Benedikt, Lenart in Sveti Jurij v Slovenskih goricah.

Slika 4: Umestitev Občine Sveta Ana v prostor



Vir: <http://www.geopedia.si>

Občina Sveta Ana obsega 12 naselij. Središče občine je v vasi Sveta Ana v Slovenskih goricah, katero obkrožajo še vasi: Dražen vrh, Froleh, Kremberk, Krivi vrh, Ledinek, Lokavec, Rožengrunt, Zg. Bačkova, Zg. Ročica, Zg. Ščavnica in Žice.

Slika 5: [Naselja Občine Sveta Ana](#)



Vir: <http://www.sv-ana.si/o-sveti-ani/kraji-in-naselja>

V občini je zelo razvito družbeno življenje. Za predšolsko in osnovnošolsko izobraževanje skrbi Osnovna šola Sv. Ana z dvema vrtcema in centralno osnovno šolo v Sv. Ani in s podružnično šole v Lokavcu. V občini so dejavna tudi številna društva. Del duhovnega življenja se odvija tudi v farni cerkvi Sv. Ane in kapeli Sv. Marije v Rožengruntu. V občini je še zdravstvena ambulanta, pošta, trgovina, bencinska črpalka, kmetijska trgovina, gostinska ponudba, itd. Ohranjena zgodovinska, kulturna in stavbna dediščina ter neokrnjena narava privablja turiste iz cele Slovenije in tudi tujine. Urejenih je več pohodniških, učnih in kolesarskih poti, ki jih bogati lokalna, butična turistična ponudba. Predvsem dobri klimatski pogoji za vinogradništvo preusmerjajo klasično kmetijsko dejavnost v dopolnilne dejavnosti in turistično ponudbo.

Občina je leta 2021 prejela certifikat Zlati kamen in srebrni ISSO certifikat razvojne odličnosti, ki se podeljuje razvojno najbolj prodornim občinam, ocenjenim po sestavljenih indeksih na področjih:

demografija, učinkovitost delovanja občine, dinamike gospodarskega razvoja, stanje na trgu dela, izobrazba, življenjski standard, stopnja socialne kohezije in stopnja okoljske osveščenosti.

V 12 naseljih občine je 1. 1. 2025 živel 2.376 prebivalcev, 51 % moških in 69 % žensk. Največje naselje v občini je Zgornja Ščavnica, kjer tudi živi največ prebivalcev (20 %). Prebivalstvo je sicer precej razpršeno po naseljih, pogosto pa se ta po slemenih in dolih slovenje goriških gričev združujejo v skupno poselitveno območje.

Tabela 8: [Število prebivalcev po naseljih v zadnjih 10 letih](#)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dražen Vrh - del	163	164	158	155	154	150	164	167	170	171
Froleh	138	137	135	137	127	127	130	128	129	129
Kremberk	253	244	235	228	233	240	239	223	224	228
Krivi Vrh	137	138	142	156	172	193	196	195	220	235
Ledinek	232	232	242	242	249	238	234	237	242	246
Lokavec	191	190	196	206	194	204	204	202	204	202
Rožengrunt	171	169	167	164	170	168	168	185	183	179
Sv. Ana v Slov. Goricah	155	159	158	159	156	158	158	157	159	163
Zgornja Bačkova	45	44	49	51	53	50	50	47	47	50
Zgornja Ročica	54	57	57	57	54	55	55	55	54	50
Zgornja Ščavnica	525	515	490	481	480	491	490	482	480	478
Žice	255	260	257	249	252	249	238	248	248	245
OBČINA SVETA ANA	2.319	2.309	2.286	2.285	2.294	2.323	2.326	2.326	2.360	2.376

Izbrani kazalniki prebivalstva kažejo na presej ugodnejšo demografsko sliko Občine Sveta Ana v primerjavi z regijsko in nacionalno ravni. Prebivalstvo je mlajše, indeks staranja je pomembno ugodnejši. Delno je to tudi posledica dejstva, da v občini ni kapacitet za institucionalno varstvo starejših.

Tabela 9: [Prebivalstvo – izbrani kazalniki](#)

	Slovenija	Podravska regija	Občina Sveta Ana
Povprečna starost (leta)	44,4	45,1	43,3
Indeks staranja	152,8	169,7	127,1
Delež prebivalcev, starih 0-14 let (%)	14,5	13,4	15,2
Delež prebivalcev, starih 15-64 let (%)	63,4	63,8	65,4
Delež prebivalcev, starih 65 let ali več (%)	22,1	22,8	19,4
Delež prebivalcev, starih 80 let ali več (%)	5,9	6,1	4,6
Koeficient starostne odvisnosti	57,8	56,8	52,9
Koeficient starostne odvisnosti mladih	22,9	21,1	23,3
Koeficient starostne odvisnosti starih	34,9	35,8	29,6

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Podatki o naravnem gibanju prebivalstva za leto 2024 so sicer enako neugodni kot tudi sicer v regiji. Kazalnik prirasta s tujino za leto 2024 znaša +2,1 na 1.000 prebivalcev, kazalnik prirasta med občinami pa +8,4 na 1.000 prebivalcev.

V obdobju zadnjih 15 let pa je prirast s tujino negativen, odselilo se je 59 več prebivalcev kot priselilo. Medtem ko je prirast zaradi selitev med občinami pozitiven, priselilo se je 128 več prebivalcev kot odselilo.

4. člen Zakona o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO, 71/17, 21/18 – popr., 80/20 – ZIUOOPE, 189/20 – ZFRO, 207/21 in 44/22 – ZVO-2; v nadaljevanju ZFO-1) določa, da razvitost občin, kot merilo za sofinanciranje investicij občin določi ministrstvo, pristojno za finance, na podlagi metodologije, ki jo določi vlada z uredbo.

Vlada Republike Slovenije je na 85. redni seji dne 21. 12. 2023 sprejela sklep, s katerim je izdala Uredbo o metodologiji za določitev razvitosti občin za leti 2024 in 2025, ter jo dne 22. 12. 2023 objavila v Uradnem listu Republike Slovenije.

Na podlagi določb Uredbe je Ministrstvo za finance določilo koeficiente razvitosti občin, ki v skladu s 1. členom Uredbe veljajo za leti 2024 in 2025. Koeficienti razvitosti posamezne občine določajo odstotek sofinanciranja investicij iz državnega proračuna na podlagi 24. a člena ZFO-1. Občina Sveta Ana ima izračunan koeficient razvitosti 0,84, kar pomeni, da je upravičena do 100 % sofinanciranja investicij iz državnega proračuna.

Po podatkih Agencije Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve je bilo konec junija 2025 v Občini Sveta Ana registriranih 142 poslovnih subjektov.

Tabela 10: [Poslovni subjekti v Občini Sveta Ana, stanje na dan 30.6.2025](#)

Oblika poslovnega subjekta	Število
Gospodarske družbe	11
Zadruga	1
Samostojni podjetniki posamezniki	82
Pravne osebe javnega prava	2
Nepridobitne organizacije - pravne osebe zasebnega prava	3
Društva	17
Druge fizične osebe, ki opravljajo registrirane oziroma s predpisom določene dejavnosti	26
Skupaj	142

Vir: https://www.ajpes.si/Doc/Registri/PRS/Porocila/posl_subj_obc_skup_30062025.pdf

Po podatkih za mesec junij 2025 je bilo v Sveti Ani 853 delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču). Stopnja registrirane brezposelnosti v občini je v istem mesecu znašala 3,9 % - ta stopnja je na regijski ravni znaša 5,1 % in na državni ravni 4,3 %. Stopnja brezposelnosti je v tej občini že tradicionalno nizka, saj neposredna bližina meje z Republiko Avstrijo omogoča številne zaposlitvene priložnosti.

Izbrani kazalniki delovnih migracij kažejo, da narašča delež prebivalcev, ki se zaposlujejo znotraj občine.

Tabela 11: [Delovne migracije – izbrani kazalniki, Občina Sveta Ana](#)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Indeks delovne migracije	22,7	27,2	27,8	27,1	28,0	29,2	31,9	31,6	31,0	30,9
Delovni migranti [brez kmetov], ki delajo zunaj občine prebivališča	86,7	85,2	85,1	85,7	85,5	84,6	83,5	82,6	82,0	81,5
Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], ki delajo v občini prebivališča	13,3	14,8	14,9	14,3	14,5	15,4	16,5	17,4	18,0	18,5

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Statistični podatki kažejo, da je leta 2024 imelo na območju Občine Sveta Ana delovno mesto 136 delovno aktivnih prebivalcev. Vsi preostali so dnevno migirirali na delo, največ v Maribor in Lenart.

Tabela 12: Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) Občine Svete Ana po občinah delovnega mesta

Občina delovna mesta	2024
Maribor	157
Lenart	150
Ljubljana	67
Gornja Radgona	37
Šentilj	25
Murska Sobota	24
Ptuj	19
Benedikt	17
Hoče - Slivnica	16
Apače	15
Pesnica (	12
34 ostalih občin z manj kot 5 migrantov	62
Skupaj	601

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

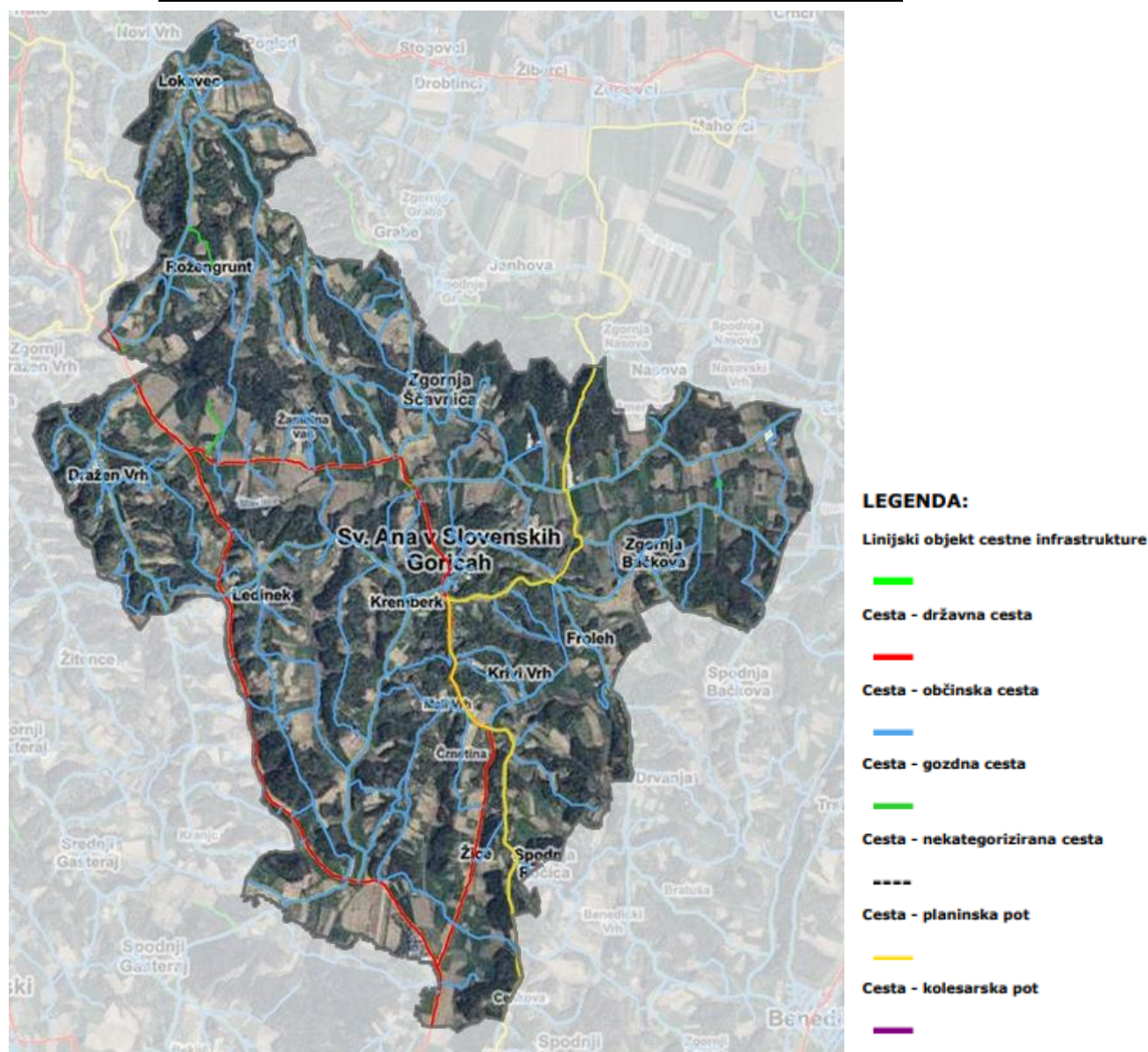
Po javno dostopnih podatkih Ministrstva za infrastrukturo je bilo v letu 2024 evidentiranih 39.298 km javnih cest, od tega v Podravski regiji 6.524 km (16,6 %). Na nacionalnem nivoju je evidentiranih 234 km javnih poti za kolesarje, od tega v Podravski regiji 19 km (8,2 %).

Tabela 13: Dolžina cest v Občini Sveta Ana, leto 2024

Kategorija ceste	Oznaka	Dolžina (m)
Državne ceste		
Avtoceste (štiripasovne in večpasovne)	AC	-
Hitre ceste (tripasovne in dvopasovne)	HC	-
Glavne ceste 1. reda	G1	-
Glavne ceste 2. reda	G2	-
Regionalne ceste 1. reda	R1	-
Regionalne ceste 2. reda	R2	8.350
Regionalne ceste 3. reda	R3	8.070
Regionalne turistične ceste	RT	-
Nekategorizirane državne ceste v uporabi	NK	-
Občinske ceste		
Lokalne ceste	LC	36.799
Glavne mestne ceste	LG	-
Zbirne mestne ceste	LZ	-
Mestne krajevne ceste	LK	-
Javne poti	JP	77.342
Javne poti za kolesarje	KP	-
Skupaj javne ceste		130.561

Vir: OPSI, odprti podatki Slovenije, <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah-od-leta-2002>

Slika 6: [Obstoječa prometna infrastruktura na območju Občine Sveta Ana](#)



Vir: https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=sveta_ana

3.3. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

S projektom se celovito pristopa k urejanju kolesarske infrastrukture po območju Občine Sveta Ana. Z njim se vzpostavlja možnost varnega prometa s kolesom od doma do delovnega mesta, šole, javnih in poslovnih subjektov v občinskem središču, oziroma od doma do točk javnega potniškega prometa. Cilj projekta je, da se čim več dnevnih migracij preusmeri iz avtomobila na kolo in javni potniški promet in se s tem prispeva k zmanjševanju onesnaževanja, večji stopni telesne kondicije in zdravja, posledično pa k večji učinkovitosti in boljšemu počutju prebivalstva na območju.

Razlog za pristop k investiciji je spodbujanje nizkoogljčnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti.

Prebivalci regije potrebujejo ustrezno urejeno infrastrukturo za lažjo in varnejšo uporabo trajnostnih oblik prevoza ter hojo. Varen dostop do stavb javnega pomena, trgovskih centrov ter postajališč javnega potniškega prometa je ključen za razvoj trajnostne mobilnosti med prebivalstvom. Z ustrezno urejeno infrastrukturo za kolesarje in pešce bi se izboljšali pogoji za varno rekreacijo prebivalcev. Posledično bi se povečala dnevna aktivnost ter zdravje prebivalcev regije. Razdalje med kraji znotraj regije znašajo tudi več kot 5 km, zato slabše fizično pripravljeni prebivalci potrebujejo pogoje za izvajanje raznovrstnih oblik e-mobilnosti.

Obravnavano območje nudi odlične pogoje za razvoj kolesarjenja kot trajnostne oblike prevoza. Predvsem je pomembno povezovanje med mestnimi središči in urbanimi naselji, kjer z dobro kolesarsko povezavo zajamemo velik del prebivalcev. Poleg izboljšanja pogojev za trajnostno mobilnost prebivalcev, bo imela investicija pozitiven vpliv na pogoje za razvoj integralnih turističnih proizvodov.

S projektom se bodo izboljšali pogoji za trajnostno mobilnost prebivalcev v regiji in za lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev. Izboljšali se bodo pogoji za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in e-mobilnosti. Atraktivnost trajnostne mobilnosti se bo povečevala z izobraževalno ozaveščevalnimi dejavnostmi ter vzpostavitvijo monitoringa (npr. kolesarskih števcov).

Uporaba trajnostnih oblik prevoza na delo ali v šolo ima pozitivne posledice v smislu prihranka stroškov ter s tem povečanje finančnih virov, ki jih lahko gospodinjstva ali lokalna skupnost nameni za druge namene. Pozitivni učinki na zdravje prinašajo pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Načrtovanje kolesarske povezave zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev. Spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim. Strateška obravnava prometa prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj.

Zagotavljanje pogojev za trajnostno mobilnost ima pozitivne posledice v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in emisij toplogrednih plinov ter s tem blaženja podnebnih sprememb. Predstavlja učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije in nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

Celovita ureditev pogojev za trajnostno mobilnost in povezovanje regije s kolesarskimi povezavami bo sledila ciljem prostorskega razvoja regije, ki predvideva učinkovito načrtovanje in upravljanje s prostorom in naravo ter zagotovitev dostopnosti in trajnostne mobilnosti.

Projekt bo imel sinergijske učinke med vsemi prej naštetimi vplivi in učinki, saj bo razvoj trajnostne mobilnosti imel neposreden vpliv na dvig kakovosti življenja v obliki čistejšega okolja, pozitivnem vplivu na zdravje, lažšanju dostopnosti do storitev ter možnosti za razvoj novih delovnih mest.

Projekt se navezuje na projekte razvoja turizma, saj bo celostno izboljšanje mobilnosti v regiji imelo pozitivne vplive na razvoj turističnih produktov in turističnih storitev. Regija se bo lahko predstavljala kot turistom prijazna, atraktivna in lahko dostopna.

Projekt bo imel pozitiven vpliv na zmanjševanje stroškov mobilnosti ter prispeval k večjemu zdravju prebivalstva in turistični oživitvi regije z dodatno celovito povezanostjo. Zmanjšala se bo količina toplogrednih vplivov ter stopnja hrupa. Povečalo se bo število kolesarjev, pešcev in uporabnikov javnega potniškega prometa.

Občina Sveta Ana je bila ena od občin, ki je pristopila v skupni projekt Kolesarskih povezav na območju ORP Slovenske gorice. Prva faza tega projekta je bila izvedena v programskem obdobju 2014-2020. Obravnavana trasa 10 je bila opredeljena za izvedbo v drugi fazi projekta, s sofinanciranjem iz nove finančne perspektive.

Trasa 10 poteka ob lokalni cesti LC 203521, od križišča z regionalno cesto R3-730/4104 do meje s sosednjo Občino Apače.

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

4.1. RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI INVESTICIJE

Namen projekta je spodbujati spremembo potovalnih navad tako, da se vsaj del poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmeri na okolju prijaznejše modele transporta.

Cilj projekta je preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebnimi avtomobili na kolo, električno kolo ali intermodalnost (kolo ali avtobus). Gre za povezavo, ki je primerna tako za kolesarjenje, kot tudi za kombiniranje kolesa z javnim potniškim prometom (avtobus). Sprememba v načinu potovanja, pri kateri se namesto osebnega avtomobila uporabi kolo ali kombinacijo kolesa in javnega potniškega prometa neposredno prispeva k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov (TGP).

Z izvedbo projekta se dograjuje omrežje kolesarskih povezav na območju ORP Slovenske gorice, po katerem poteka več povezav državne kolesarske mreže D1, D4, G17 in G18.

Ob navedenem cilju izboljšanja mobilnosti in dostopnosti in zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov, izpostavljamo še naslednje:

- izboljšanje okolja in zdravja prebivalcev regije,
- izboljšanja kakovosti bivanja,
- izboljšanje podobe občine,
- izboljšanje pogojev za razvoj turizma,
- izboljšanje meddržavne, medregijske in regijske prometne povezanosti in celovitosti.

Predvideni kazalniki (uresničeni do srede leta 2027):

- kazalnik učinka: 3,065 km nove kolesarske infrastrukture z mostom dolžine 10,6 m in širine 4,3 m;
- kazalnik rezultata: število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo: 300.

Naložba bo v povezavi s pozitivnim vplivom na okoljske in podnebne cilje prispevala k razogljičenju gospodarstva in zelenemu prehodu, kar bo posredno vplivalo na gospodarsko rast in konkurenčnost regije. Prispevala bo tudi k razvoju trajnostnega turizma (zmanjšanju ogljičnega odtisa), posredno, prek vpliva na zdravje ljudi (manj izpustov, več gibanja) pa tudi na zniževanje stroškov dela (zmanjšanje stroškov odsotnosti zaradi bolezni) in s tem na konkurenčnost regije.

Naložba je namenjena prebivalcem, kolesarjem in obiskovalcem, ki bodo kolesarsko povezavo uporabljali za vsakodnevno mobilnost ter rekreacijske in športne namene. Prispevala bo tudi k večji varnosti kolesarjev.

4.2. USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

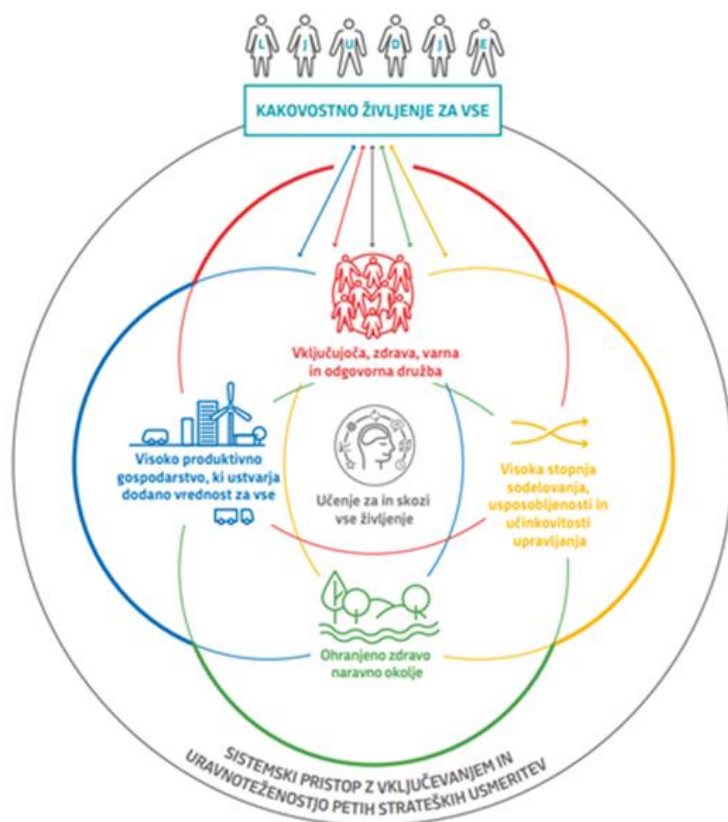
Investicija je skladna z več nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi strateškimi in drugimi dokumenti, veljavnimi v Republiki Sloveniji.

Strategija razvoja Slovenije 2030 je krovni razvojni okvir države, ki v ospredje postavlja kakovost življenja za vse. S petimi strateškimi usmeritvami in dvanajstimi medsebojno povezanimi razvojnimi cilji postavlja nove dolgoročne razvojne temelje Slovenije, z vključevanjem ciljev trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov pa Slovenijo uvršča med države, ki so prepoznale pomen globalne odgovornosti do okolja in družbe.

Osrednji cilj strategije je Kakovost življenja za vse. Kakovost življenja za vse prebivalke in prebivalce Slovenije se bo kazala v:

- boljših priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje,
- bolj dostojnem, varnem in aktivnem življenju v zdravem in čistem okolju,
- aktivnejšem vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe.

Slika 7: [Koncept SRS 2030](#)



Vir: <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/izvajanje-strategije-razvoja-slovenije-2030/>

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 in
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Dvanajst ciljev SRS 2030 je:

- 1) Zdravo in aktivno življenje
- 2) Znanje in spretnosti za kakovostno življenje in delo
- 3) Dostojno življenje za vse
- 4) Kultura in jezik kot temeljna dejavnika nacionalne identitete
- 5) Gospodarska stabilnost
- 6) Konkurenčen in družbeno odgovoren podjetniški in raziskovalni sektor
- 7) Vključujoč trg dela in kakovostna delovna mesta
- 8) Nizkoogljično krožno gospodarstvo
- 9) Trajnostno upravljanje naravnih virov
- 10) Zaupanja vreden pravni sistem
- 11) Varna in globalno odgovorna Slovenija
- 12) Učinkovito upravljanje in kakovostne javne storitve

Kolesarska infrastruktura prispeva h kakovostnemu življenju za vse, ki je v ospredju te strategije. V 8. razvojnem cilju Nizkoogljično krožno gospodarstvo, je med ukrepi navedeno, da mora infrastruktura omogočati trajnostno mobilnost.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do 2030 med ukrepi navaja gradnjo kolesarske infrastrukture s poudarkom tudi na povezavi z JPP.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 prometni sistem obravnava celovito, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo. Na podlagi napovedi prometnih tokov, prometne varnosti in vplivov na okolje ter socialne sprejemljivosti so v njej določeni prihodnji prometni ukrepi, in sicer za vse vrste prometa: pomorski, letalski, železniški in cestni promet ter trajnostno mobilnost. Opredeljenih je 29 ukrepov za železniški promet, 37 ukrepov za cestni promet, 22 ukrepov za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost, 14 ukrepov za vodni promet (morje in celinske plovne poti) in 6 ukrepov za letalstvo. Skupaj torej 108 ukrepov, ki urejajo področja infrastrukture, organizacije, vodenja prometa, prometne varnosti in voznega parka. Med ukrepe strategije se uvršča tudi ureditev udobnih in varnih kolesarskih poti in pešpoti.

Strategija določa, da si Slovenija prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oziroma zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje, tudi v povezavi z vsemi oblikami javnega potniškega prometa.

Kolesarski promet se uvršča med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prometna sredstva. Na krajše razdalje (do 3 kilometre) je tudi najhitrejšo prometno sredstvo. Na državni ravni se sistem kolesarskih poti na krajših razdaljah lahko uporabi za prevoz na delo, v šolo, nakup idr., na daljših razdaljah pa predvsem za rekreacijo in razvoj turizma.

Primarne državne kolesarske poti morajo biti urejene kot posebne poti, namenjene le kolesarjem in ločene od motornega prometa. Sekundarne se uredijo kot s črto ločeni pas na desnem robu vozišča, namenjenega motornemu prometu. Na manj obremenjenih cestah z manjšimi voznimi hitrostmi lahko kolesarski promet poteka tudi po mešani vozni površini. Te spadajo med terciarne kolesarske poti.

Na količino kolesarskega prometa vplivajo razdalje, topografske in vremenske razmere, zlasti pa urejenost kolesarskih poti in povezanost v sklenjen sistem. Njihova neurejenost in nepovezanost je tudi glavna ovira za večji razvoj tega prometa.

V Sloveniji je zgrajenih oz. v gradnji več državnih kolesarskih poti. Kolesarske poti spontano potekajo tudi po površinah z mešanim prometom, kjer ponekod povzroča težave neprimerna hitrost motornega prometa.

Kolesarske povezave celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji se glede na namen oziroma prometno funkcijo delijo v dve osnovni skupini:

- 1) kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost: na lokalni ravni se z omrežjem javnega potniškega prometa in kolesarskimi povezavami povezujejo obmestna naselja med seboj in z mestom, spodbuja pa se tudi intermodalnost prometnega sistema.
- 2) državno kolesarsko omrežje: v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije je v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo načrtovan razvoj omrežja kolesarskih poti, ki bo hkrati omogočil zdravo telesno gibanje prebivalstva.

Državno kolesarsko omrežje je zasnovano na omrežju državnih daljinskih in glavnih kolesarskih povezav, ki povezujejo urbana središča in turistična naselja ter se navezujejo na daljinski evropski kolesarski povezavi številka 8 in 9, ki potekata skozi Slovenijo.

Omrežje regionalnih kolesarskih povezav se razvija v smereh daljinskih in glavnih povezav ter se navezuje na evropske kolesarske povezave.

Osnovna načela, ki se zasledujejo tudi z obravnavano investicijo, so:

- prevoz s kolesi v mestih in predmestju namesto vožnje z avtomobili na razdalji, krajši od 10 kilometrov, kjer se pričakujejo omejitve in visoki stroški parkiranja, torej kolesarski promet kot del javnega prometa
- lokalna potovanja s kolesi znotraj in okoli številnih manjših naselij v Sloveniji, kjer topografske danosti to omogočajo;
- kratke vožnje s kolesi na železniške ali avtobusne postaje, kjer se pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov (angl. bike and ride);
- rekreativno-turistično kolesarjenje v okolici in zaledju večjih naselij ter v turistično zanimivih predelih (zdravilišča, vinske ceste, slikoviti gradovi, vasi), počitniško-potovalno kolesarjenje ali enodnevne krožne vožnje z vrnitvijo na izhodišče;

- mednarodno, turistično usmerjeno kolesarjenje in priključitev državnega kolesarskega omrežja na omrežje evropskih kolesarskih poti (angl. European Cycle Routes).

Načrtovana kolesarska povezava se navezuje na obstoječo, že zgrajeno, ki povezuje območje z zaposlitvenim območjem Lenarta in sosednjo Občino Apače. Pot do ključne infrastrukture je mogoče prekolesariti v času pod eno uro.

Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050: med ukrepi za doseganje cilja oglično nevtralne družbe do leta 2050 so na prvem mestu ukrepi trajne mobilnosti (infrastruktura za kolesarjenje in pešačenje za dnevne uporabnike, ki bo omogočala dostop do mestnih središč, prispevala k zmanjšanju emisij TGP in hrupa.

Sporazum o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2021–2027, ki v okviru *cilja 4. Bolj socialna in vključujoča Evropa za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic* načrtuje ukrepe za zagotavljanje solidarnih in vzdržnih sistemov socialne zaščite, zdravstvenega varstva in dolgotrajne oskrbe. V Sloveniji zaznavamo poslabšane kazalnike življenjskega sloga, ki se zrcalijo v višjih stopnjah absentizma zaradi bolezni. Epidemija covid-19 je pustila znatne posledice tudi na področju duševnega zdravja. Več pozornosti je zato treba nameniti preventivnim aktivnostim. Za izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalstva in zmanjšanje neenakosti v zdravju bomo spodbujali zdrav življenjski slog.

Sporazum v okviru *cilja 5 Evropa bližje državljanom s spodbujanjem trajnostnega in celostnega razvoja vseh vrst ozemelj in lokalnih spodbud*, predvideva ukrepe za boljše izkoriščanje razvojnih potencialov na regionalni in lokalni ravni, kjer je ključno ustrezno spodbujanje uravnoteženega gospodarskega, družbenega in prostorskega razvoja. Skladen regionalni, lokalni in urbani razvoj je eden izmed pomembnih dejavnikov za ohranjanje ključnih makroekonomskih ravnovesij.

Ključni izziv, s katerim se spopada Slovenija in ga naslavlja Strategija razvoja Slovenije 2030, Priporočila Sveta EU 2019 in 2020 ter Strateška izhodišča razvoja Kohezijske regije Zahodna Slovenija in Kohezijska regija Vzhodna Slovenija, je: Zmanjševanje razvojnih razlik.

Glede razvojnega dohitevanja evropskih regij je v letu 2008 Slovenija že dosegla 90 % povprečje razvitosti EU, nato pa je finančna in gospodarska kriza zaostanek države ponovno povečala. Z okrepljeno gospodarsko rastjo po letu 2016 se je začel zaostanek za EU zmanjševati, kar pa je prekinila kriza zaradi pandemije novega virusa covid-19.

Slovenija ima na ravni NUTS-2 dve različno razviti regiji. Izziv Kohezijske regije Vzhodna Slovenija (v nadaljevanju: KRVS) kot manj razvite regije, je zmanjšanje razvojnega zaostanka tako na ravni EU, kot v primerjavi s slovenskim povprečjem ter bolj razvito regijo Kohezijska regija Zahodna Slovenija (v nadaljevanju: KRZS). V KRZS so kljub splošni večji razvitosti regije kot celote prisotne velike razlike v stopnji razvitosti med razvojnimi NUTS-3 regijami in tudi znotraj njih. Po daljšem obdobju stabilnosti je epidemija covid-19 v letu 2020 vplivala na povečanje regionalnih razlik predvsem med regijami KRZS. Najbolj pereče so naraščajoče razlike v demografiji (nadpovprečno hitro staranje prebivalstva in depopulacija na eni strani ter nasprotno visok skupni prirast prebivalstva in pomanjkanje družbene infrastrukture, ki temu trendu ne sledi). Več pozornosti je tako treba nameniti povečanju raznovrstnosti in dostopnosti storitev splošnega družbenega pomena (zdravstvo, socialno varstvo, kultura) ter

zagotavljanje ustrezne družbene infrastrukture, ki je pomembna za obmejno sodelovanje, medkulturni dialog in večjo kakovost življenja. Med NUTS-3 regijami je leta 2019 presegala povprečje EU samo osrednjeslovenska regija. Glede na precejšnje zaostajanje večine, zlasti manj razvitih regij, se zdi razvojno dohitevanje evropskega povprečja izjemno zahteven dolgoročni cilj regij.

Vzporedno z regionalnimi razlikami je treba hkrati upoštevati še posebnosti glede na obliko poselitve. Mestna in podeželska območja se soočajo z različnimi izzivi v razvoju, ki vplivajo na kakovost življenja. Slovenska mesta so zaposlitvena, izobraževalna, upravna, kulturna in storitvena središča ter imajo ključno vlogo v uravnoveženem razvoju države. V njih živi 55 % prebivalcev Slovenije in dela več kot 90 % vseh zaposlenih. Urbana območja v Sloveniji se, kot drugod po svetu, soočajo z visoko stopnjo suburbanizacije. Nekontrolirano širjenje mest in mestnih naselij med drugim predstavlja velik pritisk na še nepozidane površine, ki bi morale biti primarno namenjene ohranjanju narave in zagotavljanju oskrbe s hrano. Hkrati se v notranjih območjih mest nahajajo proste, slabo izkoriščene, v nekaterih primerih celo okoljsko degradirane površine, katerih prenova ali revitalizacija lahko prispeva k zmanjševanju potrebe po širjenju mest in mestnih naselij.

Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji izhaja iz Strategije razvoja Slovenije 2030. Za doseganje ciljev SRS 2030 moramo ukrepe prednostno usmerjati na področja, kjer zaznavamo največje izzive:

- pospeševanje rasti produktivnosti, vključno z razvojem ustreznih kompetenc;
- pospeševanje prehoda v nizkoogljično krožno gospodarstvo;
- krepitev odpornosti zdravstvenega sistema in finančne vzdržnosti sistemov socialne varnosti;
- krepitev razvojne vloge države in njenih institucij.

Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021 – 2027 v Sloveniji je načrtovan v okviru enega Programa in vključuje štiri sklade: Kohezijski sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj, Evropski socialni sklad plus in Sklad za pravični prehod.

Program zajema 10 prednostnih nalog:

- Prednostna naloga 1: Inovacijska družba znanja
- Prednostna naloga 2: Digitalna povezljivost
- Prednostna naloga 3: Zelena preobrazba za podnebno nevtralnost
- Prednostna naloga 4: Trajnostna urbana mobilnost
- Prednostna naloga 5: Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost
- Prednostna naloga 6: Znanja in spretnosti ter odzivni trg dela
- Prednostna naloga 7: Dolgotrajna oskrba in zdravje ter socialna vključenost
- Prednostna naloga 8: Trajnostna turizem in kultura
- Prednostna naloga 9: Trajnostni razvoj lokalnih območij
- Prednostna naloga 10: Prestrukturiranje premogovnih regij

Slovenija v zelo zmanjšanem obsegu nadaljuje tudi z mehanizmom DRR, kjer so ukrepi aktualno usmerjeni v:

- RSO1.3: Krepitev trajnostne rasti in konkurenčnosti MSP ter ustvarjanje delovnih mest v MSP, med drugim s produktivnimi naložbami;
- RSO2.5: Spodbujanje dostopa do vode in trajnostnega gospodarjenja z vodnimi viri;
- RSO2.7. Izboljšanje varstva in ohranjanja narave ter biotske raznovrstnosti in zelene infrastrukture, tudi v mestnem okolju, in zmanjšanje vseh oblik onesnaževanja;
- ***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.***

Naložba bo prispevala tudi k horizontalnim ciljem programa: spoštovanju načel enakosti, vključno z dostopnostjo za invalide, enakosti spolov in nediskriminacije. Ta načela bodo upoštevana med pripravo, gradnjo in obratovanjem naložbe v skladu z nacionalno zakonodajo, usmeritvami in akcijskimi načrti ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti:

- pri izbiri izvajalcev bodo upoštevana načela nediskriminacije glede različne osebne okoliščine,
- med gradnjo bodo upoštevana načela nediskriminacije glede na različne osebne okoliščine ter nacionalna zakonodaja in mednarodni dokumenti s področja varstva človekovih pravic, pravic invalidov itn.
- po končani gradnji bo pododsek DKM brezplačno in pod enakimi pogoji ne glede na različne osebne okoliščine na voljo vsem uporabnikom. Zagotovljen bo dostop gibalno oviranim osebam.

Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027 vključuje pomembne regijske projekte, ki prispevajo k odpravljanju razvojnih ovir regije in odpravljajo določene problematike, ki so bile identificirane v okviru regije.

Strateški cilji 2021-2027 v regiji Podravje so:

- 1) Pametnejša, konkurenčna in trajnejša regija
- 2) Nizkoogljična in bolj zelena regija
- 3) ***Bolj povezana regija***
- 4) Bolj privlačna in socialna regija
- 5) Regija, ki je bližje državljanom

Razvojna specializacija regije kot je opredeljena v Regionalnem razvojnem programu regije neposredno umešča razvoj kolesarjenja in infrastrukture zanj zlasti v prvo (Zdravje in aktivno staranje) in tretjo (Trajnostni turizem in razvoj podeželja) prednostno razvojno področje RSR, kot ukrep v okviru kombinacije politik za udejanjanje prednostnih področij s kombinacijo politik, ki vključujejo tudi mobilnost.

V okviru Strategije **S5** bi lahko državno kolesarsko povezavo umestili kot infrastrukturo, ki podpira razvoj trajnostne mobilnosti in intermodalnosti (v kombinaciji z javnim potniškim prometom) na prehodu v nizkoogljično krožno gospodarstvo. Kot „podporna infrastruktura“ se umesti v prednostni področji Pametna mesta in skupnosti ter Trajnostni turizem.

Projekt je v skladu s cilji in prioritetami **Programa razvojnih spodbud za obmejna problemska območja za obdobje 2022–2025**. Program poudarja potrebo po izboljšanju prometne infrastrukture in spodbujanju trajnostne mobilnosti, na način, da se razvija infrastruktura za kolesarje. Izgradnja povezanega in varnega kolesarskega omrežja prispeva k zmanjšanju emisij, izboljšanju kakovosti življenja in podpira trajnostno mobilnost in je v skladu s prizadevanji za zeleno mobilnost. Kolesarske poti krepijo turistične zmogljivosti

regije, razvoj kolesarskih poti pa omogoča trajnostna doživetja v naravi in spodbuja ekološko naravnost turizma, ki je ena od ključnih usmeritev programa. Projekt izgradnje kolesarskih poti neposredno podpira cilje na področju trajnostnega turizma in prometne infrastrukture, ki jih opredeljuje program za obmejna problemska območja.

Strategija prostorskega razvoja RS je temeljni dokument za usmerjanje prostorskega razvoja države. Prostorska strategija skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje. Prioritete v zasnovi so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

Prostorska strategija določa usmeritve za razvoj posameznih prostorskih sistemov na regionalni in lokalni ravni. Za razvoj poselitve so podane usmeritve za razvoj mest in drugih naselij, kjer se poudarja njihov notranji razvoj ter racionalno rabo zemljišč in objektov.

V usmeritvah za razvoj prometne infrastrukture obravnava trajnostno mobilnost (kolesarjenje, hoja v povezavi z JPP ter omenja zasnovo omrežja državnih daljinskih kolesarskih poti, ki se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo skozi Slovenijo.

Občina Sveta Ana je v fazi pridobivanja **Občinske celostne prometne strategije** (v nadaljevanju OCPS), ki je strateški dokument, s katerim občina oriše učinkovito zaporedje ukrepov na področju hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in motoriziranega prometa. V njej bodo ustrezno opredeljene tudi kolesarske povezave, vključno s to, ki je predmet obravnavane investicije.

Pri umeščanju kolesarske povezave se zasleduje načelo, da se čim manj posega na kmetijska in gozdna zemljišča. V danem primeru je kolesarska povezava načrtovana ob lokalni cesti, zato bodo tovrstni posegi minimalni.

Z obravnavano investicijo prispevamo k uresničevanju prej opredeljenih strateških prioritete države in regije.

Investicija je skladna tudi s **Območnim razvojnim program ORP Slovenske gorice 2021-2027** in **Strategijo lokalnega razvoja LAS Ovtar Slovenskih goric 2021-2027** in pokriva več tematskih področij obeh dokumentov.

Investicija se bo na podlagi tega DIIP uvrstila tudi v **Načrt razvojnih programov** Občine Sveta Ana za obdobje 2025 - 2028.

5. PREDSTAVITEV VARIANT

V tem DIIP investitor predstavlja varianto »brez« in »z« investicijo. V naslednjem investicijskem dokumentu, t.j. IP pa bo utemeljitev izbire optimalne variante ustrezno prikazana tudi s finančnimi izračuni.

5.1. VARIANTA »BREZ« INVESTICIJE

Scenarij »brez« investicije za investitorja pomeni ohranjanje obstoječega stanja in zamujeno priložnost za bistven prispevek k ohranjanju okolja, neokrnjene narave, povečanju zdravja prebivalstva in neizkoriščen turistični potencial.

Ta scenarij zato ni sprejemljiv in ga je potrebno zavrniti.

Ta scenarij je verjeten, v kolikor predvidena sofinancerska sredstva za ta projekt ne bodo odobrena. Občina namreč, glede na siceršnje potrebe v lokalni skupnosti, ne razpolaga s sredstvi za izgradnjo te infrastrukture izključno z lastnimi sredstvi.

5.2. VARIANTA »Z« INVESTICIJO

Opis variante »z« investicijo je povzet po IZP – PZI dokumentaciji, ki jo je izdelal IPG, Inženiring, Projektiranje, Gradnja, Igor Pivec s.p., Partizanska cesta 42, 9250 Gornja Radgona.

Projekt zajema izgradnjo - novogradnjo trase št. 10, ki poteka ob lokalni cesti LC 203521, od križišča z regionalno cesto R3-730/4104 do meje s sosednjo Občino Apače, kjer se priključi na že izgrajeno kolesarsko stezo.

Projektirana dolžina trase: 3.065 m¹.

Predvidena kolesarska povezava skoraj v celoti poteka po ravnem terenu, razen zadnjega kilometra, ki poteka v rahlem vzponu.

Vozišče obstoječe asfaltne površine za dvosmerni promet je različnih širin. Širina vozišča se giblje od 4,00 do 5,00 m, ne glede na premo ali krivino.

Vzdolž trase je manjše število gručastih zaselkov z individualnimi priključki več občinskih cest.

Investicija se izvaja kot investicijsko vzdrževalna dela v javno korist na javnih cestah – izgradnja površin za promet kolesarjev ob lokalni cesti LC št. 203521, za katero ni potrebno pridobivati gradbenega dovoljenja.

V obravnavani trasi je zgrajena naslednja komunalna infrastruktura:

- vodovod;
- kanalizacija;
- zračno NN in SN elektro omrežje;

- TK omrežje.

5.2.1. OPIS POTEKA TRASE

Promet kolesarjev je načrtovana izven naselja, in sicer ob pločniku, po kolesarski stezi, v oddaljenosti 0,50 m od roba obstoječega asfalta oz. po kolesarski poti, ki je od roba obstoječega asfalta oddaljena najmanj 1,00 m.

Kolesarska steza po definiciji poteka izven vozišča in je zgrajena posebej za kolesarje. Vedno je fizično oz. nivojsko ločena od vozišča. Lahko je enosmerna ali dvosmerna.

Kolesarska pot je širša površina in je dvosmerna. Je ločena od ceste, pogosto pa si to pot kolesarji delijo z drugimi uporabniki.

Obravnavana trasa je projektno razdeljena na več odsekov. Deloma je načrtovana kot kolesarska steza in deloma kot kolesarska pot. Predvideni sta dve prečkanji iz ene na drugo stran vozišča.

Vsi elementi obstoječih cest ob izgradnji površin za kolesarje ostajajo nespremenjeni. Posegi v cestišče zaradi izgradnje površin za kolesarje so predvideni v minimalni možni meri.

Površina za kolesarje se v celoti prilagaja obstoječim vzdolžnim elementom ceste, ki po izgradnji ostajajo nespremenjeni. Obstoječi niveleti ceste se prilagodijo tudi uvozni in izvozni hišni priključki.

5.2.2. UREDITEV POVRŠIN ZA KOLESARJE

Kolesarski promet po kolesarski stezi se od vozišča loči z betonskim robnikom v oddaljenosti 0,50 m od roba asfaltne površine.

Kolesarska pot se ob lokalni cesti izvede v oddaljenosti najmanj 1,00 m od roba voznega pasu (dvosmerna kolesarska pot), v širini 2,50 m.

Robnik je od vozišča oddaljen za 0,50 m, kar predstavlja robni pas ali koritnico, ki na območjih, ko je prečni sklon obstoječe ceste v robniku, predstavlja vzdolžni element odvodnje cestnih meteornih vod. Del lokalne ceste med novim robnikom in starim robom asfalta se poasfaltira z enoplastnim asfaltom, skupne debeline 7 cm.

Niveleta robnika se v največji možni meri prilagaja niveleti obstoječega asfalta tako, da je nad niveleto cestišča dvignjen za 12 cm. Na določenih krajših odsekih se zaradi neidealne nivelete cesta dvigne za do 15 cm.

Površina za kolesarje v celoti sledi vertikalnemu in horizontalnemu poteku obstoječe ceste, razen na odseku približevanja oz. oddaljevanja od roba asfaltne površine ceste. Prečni nakloni kolesarskih površin se gibljejo od 2 % (KP ob cesti) do 3,0 % (KP odmaknjena od ceste).

Predvidena sestava zgornjega ustroja površine za kolesarje:

- | | |
|--|-------|
| • bituminiziran beton AC 16 surf, B 70/100, A5 | 6 cm |
| • kamniti drobljenec TD32, Evd2 ≥ 80 MPa | 20 cm |

- | | |
|--|-------|
| • kamniti drobljenec KD 0-60, E _{vd2} ≥ MPa | 35 cm |
| • <u>kvalitetni nasip iz gruščenega materiala do</u> | 20 cm |
| • SKUPAJ min | 64 cm |

Predvideni hišni in ostali priključki v območju prečkanja kolesarskih površin:

- | | |
|--|-------|
| • Obrabni sloj (AC 16 surf, B 70/100, A5) | 8 cm |
| • kamniti drobljenec TD32, E _{vd2} ≥ 80 MPa | 20 cm |
| • kamniti drobljenec KD 60 | 30 cm |
| • stenski material 0-60 ali obstoječi tampon do | 20 cm |

Individualni hišni in drugi priključki se izvedejo z robniki z ustreznimi radiji za merodajna vozila (osebno vozilo) ali s spuščeni robniki. Priključki morajo biti urejeni tako, da se meteorne vode ne stekajo na cestišče. Največji naklon na mestu priključka na cesto je 4 %.

5.2.3. UREDITEV ODVODNJE CESTNIH METEORNIH VOD

Meteorne odpadne vode iz kolesarskih površin in vozišča odvajamo delno preko bankin razpršeno po terenu, deloma preko vtokov pod robniki (glede na nagib kolesarske površine proti vozišču), deloma preko prepustov v obstoječe odprte cestne jarke, deloma pa v vodotesno meteorno odvodnjo in kasneje razpršeno po terenu. Vsi iztoki v obcestne odprte jarke se izvedejo (zaščitijo) z ustrežno kamnito oblogo, ki preprečuje erozijo brežin jarkov.

Odvodnja cestnih meteornih vod je v celoti predvidena v vodotesni izvedbi iz PVC gladkih cevi ali PE cevi temenske togosti SN8. Deljene trase odvodnje so načrtovane pod površino za kolesarje.

5.2.4. PODPORNE KONSTRUKCIJE

Na odseku trase je zaradi konfiguracije terena in utesnjenosti razpoložljivega prostora načrtovana podporna konstrukcija, in sicer AB zid dolžine 54 m ter max. višine 1,50 m nad koto obstoječe nivelete terena.

5.2.5. PREMOSTITVENI OBJEKT – MOST

Na odseku, kjer trasa prečka vodotok (potok Ščavnica), je načrtovan premostitveni objekt, konstrukcijsko izveden iz kombinacije materialov: beton, jeklo, les.

Predvidene dimenzije mostu: dolžina 10,60 m, širina 4,30 m.

6. VRSTA INVESTICIJE IN OCENA STROŠKOV

6.1. VRSTA INVESTICIJE

Investicija zajema izgradnjo gradbeno inženirskega objekta - novogradnjo 3,065 km kolesarske infrastrukture z rekonstrukcijo mostu dolžine 10,6 m in širine 4,3 m.

Vrsta gradnje: novogradnja in rekonstrukcija.

Zahtevnost objekta: investicijsko vzdrževalna dela v javno korist na javnih cestah.

Klasifikacija: CC-SI 21112 – regionalne ceste.

6.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

6.2.1. IZHODIŠČA ZA OCENO VREDNOSTI

Investitor je investicijske stroške ocenil na podlagi projektantskih ocen, dosedanjih izkušenj pri podobnih delih, pridobljenih predračunov, sklenjenih pogodb in izdanih naročilnic, prejetih računov za že nastale stroške ter analize trga.

6.2.2. VREDNOST PROJEKTA PO STALNIH CENAH

Celotni investicijski stroški so po stalnih ceni (avgust 2024) ocenjeni na 1.515.000,00 EUR z vključenim DDV.

Tabela 14: [Celotni investicijski stroški po stalnih cenah, avgust 2025, v EUR](#)

	Vrsta del	SKUPAJ		
		Brez DDV	DDV	Z DDV
	GOI DELA - trasa 10, L=3.065 m	1.164.507,17	256.191,58	1.420.698,75
a.1	Preddela	63.510,71	13.972,36	77.483,07
a.2	Zemeljska dela	136.737,91	30.082,34	166.820,25
a.3	Voziščne konstrukcije in druga gradbena dela	827.681,15	182.089,85	1.009.771,00
a.4	Odvodnjavanje cestnih meteornih vod	83.555,35	18.382,18	101.937,53
a.5	Oprema ceste	36.388,85	8.005,55	44.394,40
a.6	Ostale storitve	16.633,20	3.659,30	20.292,50
	GOI dela - most D4 - trasa 10	39.917,70	8.781,89	48.699,59
b1	Pripravljalna dela	2.232,00	491,04	2.723,04
b2	AB konstrukcije (temeljenje in klasični del)	16.049,41	3.530,87	19.580,28
b3	Montaža AB konstrukcij	18.800,00	4.136,00	22.936,00
b4	Ostala dela	2.836,29	623,98	3.460,27

	Vrsta del	SKUPAJ		
		Brez DDV	DDV	Z DDV
	DOKUMENTACIJA IN NADZOR	25.316,37	5.492,60	30.808,97
c.1	Investicijska dokumentacija - DIIP, PinvZ, IP	2.600,00	572,00	3.172,00
c.2	Dopolnitev popisa del	350,00	0,00	350,00
c.3	Varnostni načrt	800,00	176,00	976,00
c.4	Nadzor GOI del (1,5 % GOI del)	18.066,37	3.974,60	22.040,97
c.5	Koordinacija varstva in zdravja pri delu	3.500,00	770,00	4.270,00
	DRUGI STROŠKI	12.125,16	2.667,53	14.792,69
d.1	Informiranje in komuniciranje	10.000,00	2.200,00	12.200,00
d.2	Ostalo - rezerva	2.125,16	467,53	2.592,69
	SKUPAJ (stalne cene, avgust 2025)	1.241.866,40	273.133,60	1.515.000,00

Stroški so delno že nastali oz. bodo nastali v letu 2025, in sicer del stroškov investicijske dokumentacije ter stroški dopolnitve popisa del. Vsi preostali stroški so načrtovani v letih 2026 in 2027. Izvedbena dela so glede na običajno gradbeno prakso izvedljiva do maja 2027.

Tabela 15: [Dinamika investicijskih stroškov po stalnih cenah, avgust 2025, v EUR](#)

	Vrsta del	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027
		Z DDV	Z DDV	Z DDV
	GOI DELA - trasa 10, L=3.065 m	0,00	700.003,99	720.694,77
a.1	Preddela		77.483,07	
a.2	Zemeljska dela		166.820,25	
a.3	Voziščne konstrukcije in druga gradbena dela		403.908,40	605.862,60
a.4	Odvodnjavanje cestnih meteornih vod		50.968,77	50.968,77
a.5	Oprema ceste			44.394,40
a.6	Ostale storitve		823,50	19.469,00
	GOI dela - most D4 - trasa 10	0,00	29.870,03	18.829,56
b1	Pripravljalna dela		2.723,04	
b2	AB konstrukcije (temeljenje in klasični del)		19.580,28	
b3	Montaža AB konstrukcij		6.880,80	16.055,20
b4	Ostala dela		685,91	2.774,36
	DOKUMENTACIJA IN NADZOR	1.814,00	14.913,11	14.081,86
c.1	Investicijska dokumentacija - DIIP, PinvZ, IP	1.464,00	1.708,00	
c.2	Dopolnitev popisa del	350,00		
c.3	Varnostni načrt		976,00	
c.4	Nadzor GOI del (1,5 % GOI del)		10.948,11	11.092,86
c.5	Koordinacija varstva in zdravja pri delu		1.281,00	2.989,00
	DRUGI STROŠKI	0,00	3.660,00	11.132,69
d.1	Informiranje in komuniciranje		2.440,00	9.760,00
d.2	Ostalo - rezerva		1.220,00	1.372,69
	SKUPAJ (stalne cene, avgust 2025)	1.814,00	748.447,13	764.738,88

6.2.3. VREDNOST PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH

Glede na predvideno dinamiko financiranja smo izvedli preračun stalnih cen v tekoče in pri tem upoštevali makroekonomske napoved UMAR – Urada RS za makroekonomske analize in razvoj, Pomladanska napoved 2025, ki napoveduje inflacijsko stopno za leto 2025 v deležu 2,3 %, za leto 2026 v deležu 2,3 % in za leto 2027 v deležu 2,1 %.

Tabela 16: Investicijski stroški po tekočih cenah, v EUR

	Vrsta del	SKUPAJ		
		Brez DDV	DDV	Z DDV
	GOI DELA - trasa 10, L=3.065 m	1.205.752,40	265.265,53	1.471.017,93
a.1	Preddela	65.469,57	14.403,31	79.872,88
a.2	Zemeljska dela	140.955,32	31.010,17	171.965,49
a.3	Voziščne konstrukcije in druga gradbena dela	857.688,67	188.691,51	1.046.380,18
a.4	Odvodnjavanje cestnih meteornih vod	86.509,27	19.032,04	105.541,31
a.5	Oprema ceste	37.839,41	8.324,67	46.164,08
a.6	Ostale storitve	17.290,16	3.803,83	21.093,99
	GOI dela - most D4 - trasa 10	41.288,09	9.083,37	50.371,46
b1	Pripravljalna dela	2.300,84	506,18	2.807,02
b2	AB konstrukcije (temeljenje in klasični del)	16.544,42	3.639,77	20.184,19
b3	Montaža AB konstrukcij	19.498,55	4.289,68	23.788,23
b4	Ostala dela	2.944,28	647,74	3.592,02
	DOKUMENTACIJA IN NADZOR	26.153,50	5.676,78	31.830,28
c.1	Investicijska dokumentacija - DIIP, PinvZ, IP	2.643,18	581,50	3.224,68
c.2	Dopolnitev popisa del	350,00	0,00	350,00
c.3	Varnostni načrt	824,67	181,43	1.006,10
c.4	Nadzor GOI del (1,5 % GOI del)	18.705,60	4.115,23	22.820,83
c.5	Koordinacija varstva in zdravja pri delu	3.630,05	798,62	4.428,67
	DRUGI STROŠKI	12.581,44	2.767,90	15.349,34
d.1	Informiranje in komuniciranje	10.380,59	2.283,72	12.664,31
d.2	Ostalo - rezerva	2.200,85	484,18	2.685,03
	SKUPAJ (tekoče cene, avgust 2025)	1.285.775,43	282.793,58	1.568.569,01

Tabela 17: Dinamika investicijskih stroškov po tekočih cenah, v EUR

	Vrsta del	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027
		Z DDV	Z DDV	Z DDV
	GOI DELA - trasa 10, L=3.065 m	0,00	721.594,21	749.423,72
a.1	Preddela		79.872,88	
a.2	Zemeljska dela		171.965,49	
a.3	Voziščne konstrukcije in druga gradbena dela		416.366,15	630.014,03
a.4	Odvodnjavanje cestnih meteornih vod		52.540,79	53.000,52
a.5	Oprema ceste			46.164,08
a.6	Ostale storitve		848,90	20.245,09

		Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027
	Vrsta del	Z DDV	Z DDV	Z DDV
	GOI dela - most D4 - trasa 10	0,00	30.791,29	19.580,17
b1	Pripravljalna dela		2.807,02	
b2	AB konstrukcije (temeljenje in klasični del)		20.184,19	
b3	Montaža AB konstrukcij		7.093,02	16.695,21
b4	Ostala dela		707,06	2.884,96
	DOKUMENTACIJA IN NADZOR	1.814,00	15.373,08	14.643,20
c.1	Investicijska dokumentacija - DIIP, PinvZ, IP	1.464,00	1.760,68	
c.2	Dopolnitev popisa del	350,00		
c.3	Varnostni načrt		1.006,10	
c.4	Nadzor GOI del (1,5 % GOI del)		11.285,78	11.535,05
c.5	Koordinacija varstva in zdravja pri delu		1.320,52	3.108,15
	DRUGI STROŠKI	0,00	3.772,88	11.576,46
d.1	Informiranje in komuniciranje		2.515,26	10.149,05
d.2	Ostalo - rezerva		1.257,62	1.427,41
	SKUPAJ (tekoče cene, avgust 2025)	1.814,00	771.531,46	795.223,55

6.2.4. DOLOČITEV UPRAVIČENIH STROŠKOV

Upravičeni stroški so določeni v skladu z navodili Ministrstva za infrastrukturo. Za neupravičene stroške je investitor opredelil del zemeljskih del, voziških konstrukcij in odvodnjavanja, ki se nanaša na samo cestišče. V preostalem delu so stroški GOI del upravičeni. Za upravičene smo opredelili tudi stroške nadzora in stroške komuniciranja in informiranja. Vsi preostali stroški so opredeljeni za neupravičene. Prav tako je v celoti neupravičen DDV.

Tabela 18: [Upravičeni stroški po stalnih cenah, avgust 2025, v EUR](#)

		SKUPAJ	Leto 2026	Leto 2027
	UPRAVIČENI STROŠKI	Brez DDV	Brez DDV	Brez DDV
	GOI DELA - trasa 10, L=3.065 m	975.345,17	480.173,76	495.171,42
a.1	Preddela	45.526,71	45.526,71	
a.2	Zemeljska dela	124.829,91	124.829,91	
a.3	Voziščne konstrukcije in druga gradbena dela	668.411,15	267.364,46	401.046,69
a.4	Odvodnjavanje cestnih meteornih vod	83.555,35	41.777,68	41.777,68
a.5	Oprema ceste	36.388,85		36.388,85
a.6	Ostale storitve	16.633,20	675,00	15.958,20
	GOI dela - most D4 - trasa 10	39.917,70	24.483,63	15.434,07
b1	Pripravljalna dela	2.232,00	2.232,00	
b2	AB konstrukcije (temeljenje in klasični del)	16.049,41	16.049,41	
b3	Montaža AB konstrukcij	18.800,00	5.640,00	13.160,00
b4	Ostala dela	2.836,29	562,22	2.274,07
	DOKUMENTACIJA IN NADZOR	15.228,94	7.569,86	7.659,08
c.4	Nadzor GOI del (1,5 % GOI del)	15.228,94	7.569,86	7.659,08

	UPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ	Leto 2026	Leto 2027
		Brez DDV	Brez DDV	Brez DDV
	DRUGI STROŠKI	10.000,00	2.000,00	8.000,00
d.1	Informiranje in komuniciranje	10.000,00	2.000,00	8.000,00
	SKUPAJ (stalne cene, avgust 2025)	1.040.491,81	514.227,25	526.264,57

Neupravičeni stroški po stalnih cenah znašajo 474.508,19 EUR, od tega DDV 273.133,60 EUR.

Tabela 19: Upravičeni stroški po tekočih cenah, v EUR

	UPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ	Leto 2026	Leto 2027
		Brez DDV	Brez DDV	Brez DDV
	GOI DELA - trasa 10, L=3.065 m	1.009.894,11	494.983,75	514.910,36
a.1	Preddela	46.930,89	46.930,89	
a.2	Zemeljska dela	128.680,04	128.680,04	
a.3	Voziščne konstrukcije in druga gradbena dela	692.644,34	275.610,78	417.033,56
a.4	Odvodnjavanje cestnih meteornih vod	86.509,27	43.066,22	43.443,05
a.5	Oprema ceste	37.839,41		37.839,41
a.6	Ostale storitve	17.290,16	695,82	16.594,34
	GOI dela - most D4 - trasa 10	41.288,09	25.238,77	16.049,32
b1	Pripravljalna dela	2.300,84	2.300,84	
b2	AB konstrukcije (temeljenje in klasični del)	16.544,42	16.544,42	
b3	Montaža AB konstrukcij	19.498,55	5.813,95	13.684,60
b4	Ostala dela	2.944,28	579,56	2.364,72
	DOKUMENTACIJA IN NADZOR	15.767,73	7.803,34	7.964,39
c.4	Nadzor GOI del (1,5 % GOI del)	15.767,73	7.803,34	7.964,39
	DRUGI STROŠKI	10.380,59	2.061,69	8.318,90
d.1	Informiranje in komuniciranje	10.380,59	2.061,69	8.318,90
	SKUPAJ (tekoče cene, avgust 2025)	1.077.330,52	530.087,55	547.242,97

Neupravičeni stroški po tekočih cenah znašajo 491.238,49 EUR, od tega DDV 282.793,58 EUR.

7. TEMELJNE PRVINE INVESTICIJE

7.1. PREDHODNA IDEJNA REŠITEV ALI ŠTUDIJA

Investitor je za načrtovano investicijo pridobil IZP – PZI dokumentaciji, ki jo je izdelal IPG, Inženiring, Projektiranje, Gradnja, Igor Pivec s.p., Partizanska cesta 42, 9250 Gornja Radgona.

V okviru te dokumentacije je pooblaščen inženir s področja gradbeništva Igor Pivec, u.d.i.g., IZS G-2693 izdelal:

- Vodilni načrt;
- Načrt s področja gradbeništva – kolesarska povezava;
- Katastrski elaborat.

Na izdelano projektno dokumentacijo so bila pridobljena mnenja in soglasja:

- kulturovarstveno mnenje;
- naravovarstveno mnenje;
- vodno mnenje;
- mnenje za gradnjo v gozdnem prostoru;
- mnenje z vidika vodovodne infrastrukture;
- mnenje z vidika varovanja energetskega sistema;
- mnenje z vidika infrastrukture za fekalne vode;
- mnenje z vidika infrastrukture za meteorne vode;
- mnenje z vidika infrastrukture za telefonijo;
- mnenje z vidika infrastrukture za kabelsko TV;
- mnenje z vidika varovanja javnih cest.

Investitor je v letu 2025 pridobil dopolnitev projektantskega predračuna, ki ga je izdelal Prograf, Miroslav Anžel s.p., Mladinska ulica 31, 2212 Šentilj v Slov. goricah, zanjo Miroslav Anžel.

7.2. OPIS LOKACIJE

7.2.1. MAKRO LOKACIJA

- država: Republika Slovenija
- kohezijska regija: Vzhodna Slovenija
- razvojna/statistična regija: Podravska regija
- občina: Občina Sveta Ana
- naselje: Zgornja Ščavnica

Slika 8: [Položaj Občine Sveta Ana na ozemlju Republike Slovenije](#)

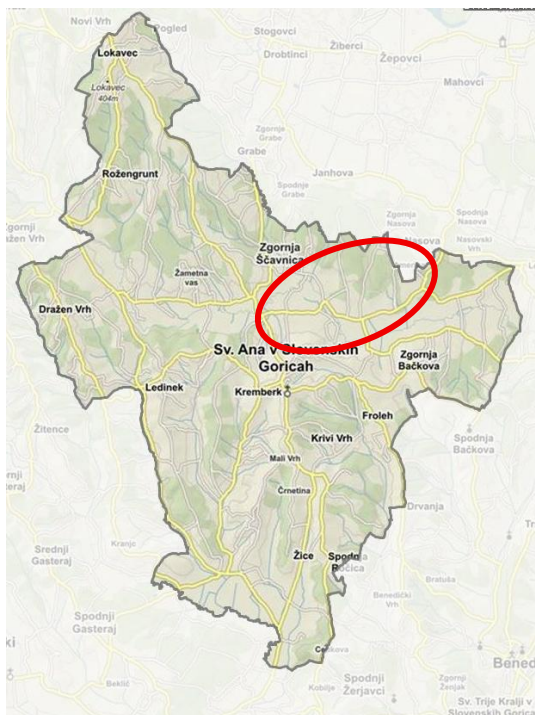


Vir: <https://www.geopedia.world>

7.2.2. MIKRO LOKACIJA

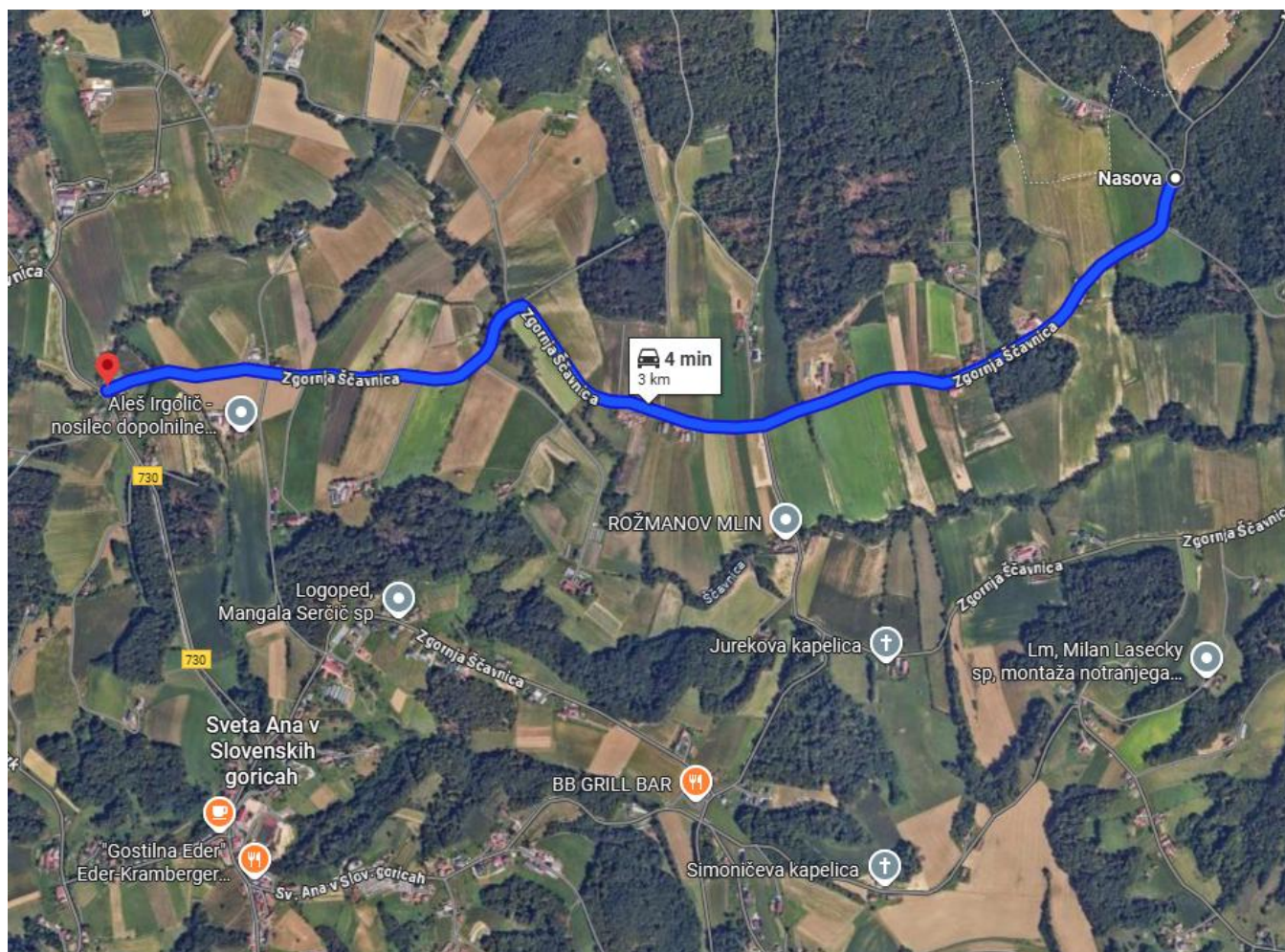
Trasa 10 poteka ob lokalni cesti LC 203521, od križišča z regionalno cesto R3-730/4104 do meje s sosednjo Občino Apače.

Slika 9: [Položaj lokacije objekta na območju Občine Sveta Ana](#)



Vir: https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=sveta_ana

Slika 10: [Mikrolokacija](#)



Vir: <https://www.google.com/maps/>

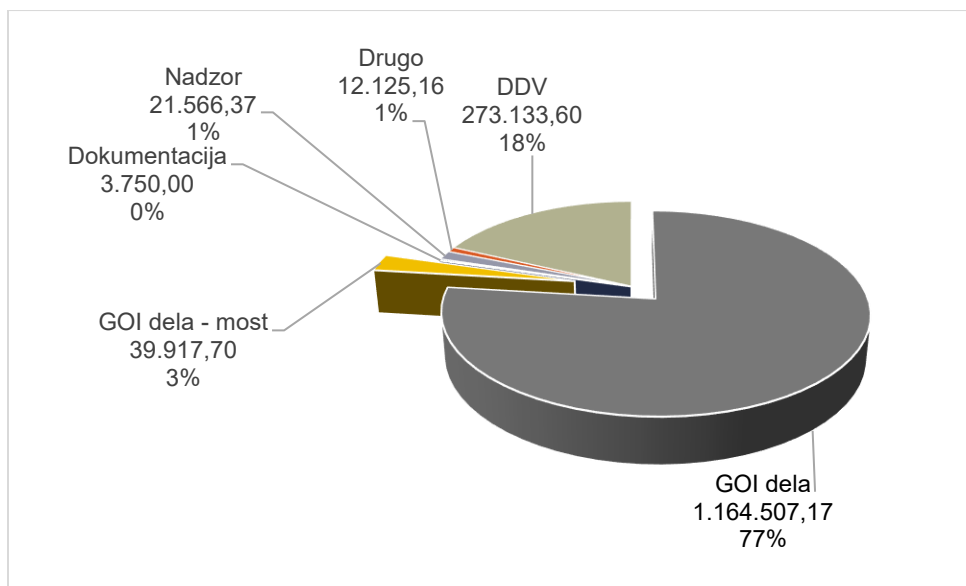
Veljavni prostorski akti:

- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Lenart za obdobje 1986 - 2000 in družbenega plana Občine Lenart za obdobje 1986 - 2000 za območje občine Sveta Ana (Uradni list RS, št. 29/04, 70/8, 50/10) in
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje občine Sveta Ana (Uradni list RS, št. 82/06, 14/10, MUV 04/11, 27/11, 17/12, 14/13, 07/15, 27/16).

7.3. OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE

Investicijski stroški so po stalnih cenah ocenjeni v višini 1.515.000,00 EUR z vključenim DDV. Nastali bodo delno že v letu 2025, v glavnini pa v letih 2026 in 2027, najkasneje maja 2027.

Slika 11: [Struktura investicijskih stroškov \(stalne cene, avgust 2025\)](#)



Investitor pričakuje, da bo glavnino del izvajal konec leta 2026 in v prvi polovici 2027.

Tabela 20: [Okvirni terminski načrt](#)

Aktivnost	I. 2025	I. 2026	I. 2027
Dopolnitev popisa del	x		
Izdelava DIIP	x		
Oddaja vloge na MZI	x	x	
Odobritev sofinanciranja MZI	x	x	
Izdelava IP		x	
Izvedba javnih naročil		x	
Izdelava varnostnega načrta – faza izvajanja		x	
Izvedba gradnje		x	x
Izvedba nadzora		x	x
Izvedba koordinacije VZD		x	x
Informiranje in komuniciranje		x	x
Spremljanje izvedbe	x	x	x
Poročanje MZI		x	x

7.4. VARSTVO OKOLJA

7.4.1. SPLOŠNA DOLOČILA

Glede na predpise s področja varstva okolja je bila investicija ocenjena z vidika varstva okolja, pri čemer je investitor ugotovil:

- da se kvaliteta zraka v neposredni okolici ne bo poslabšala;
- da se emisijsko stanje hrupa v bližnji okolici ne bo poslabšalo;

- da ob rednem vzdrževanju in nadzoru izvedba investicije ne bo imela degradacijskih vplivov na kvaliteto površinskih voda, podzemne vode in tal;
- da se glede na lokacijo stanje ostalih parametrov (krajina, flora, favna, odpadki) ne bo poslabšalo v taki meri, da bi negativno vplivalo na okolje.

Negativne vplive na zrak, tla in posredno na podzemno vodo v času gradbenih del je potrebno omejiti z vrsto ukrepov, ki se morajo izvajati na celotnem območju gradbenih del in transportnih poti, kot npr.:

- z uporabo tehnično brezhibnih transportnih in gradbenih strojev,
- z optimizacijo gradbenih poti,
- z rednim čiščenjem in primernim vzdrževanjem vozniških površin (preprečevanje zapraševanja),
- z onesnaženim materialom se ravna v skladu z veljavnimi pravilniki in drugo pozitivno zakonodajo,
- z ustrezno hrambo, skladiščenjem in oddajo ter predelavo gradbenih odpadkov,
- z izvedbo gradnje izven nočnega časa, nedelj in praznikov,
- z uporabo strojev, ki prekomerno ne povzročajo hrupa,
- z izogibanjem posegov v habitat v obdobju vegetacije in razmnoževanja.

Eventualno nastali negativni vplivi na okolje bodo odpravljeni na stroške povzročitelja.

Pri načrtovanju in izvedbi investicije so bili in bodo upoštevani naslednji okoljski omilitveni ukrepi:

- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, monitoring po izvedbi investicije, kontrolirano ravnanje z gradbenimi odpadki),
- trajnostna dostopnost (uporabe strojev in transportnih vozil, prijaznih okolju; optimizacija gradbenih in transportnih poti),
- zmanjševanje vplivov na okolje (uporaba manj hrupne mehanizacije, kontrolirano ravnanje z odpadki).

7.4.2. OCENA VPLIVOV OB UPOŠTEVANJU NAČELA DNSH

V nadaljevanju podajamo oceno vplivov investicije na okolje ob upoštevanju t.i. načela DNSH (Do No Significant Harm) – ne škoduj bistveno.

PRILAGAJANJE PODNEBNIM SPREMEBAM

Naložba izpolnjuje merila iz dodatka A k prilogi Tehnična merila za izbor projektov.

Investitor ne pričakuje, da bo ukrep povečal negativen vpliv trenutnega podnebja in pričakovanega prihodnjega podnebja na ukrep sam ali na ljudi, naravo ali sredstva. Po potrebi bo izvedel dodatne ukrepe za prilagajanje na podnebne spremembe.

Pri načrtovanju in izvedbi investicije bodo spoštovana načela trajnostnega prometa iz Zakona o celostnem prometnem načrtovanju. S celostnim prometnim načrtovanjem se spodbuja razvoj trajnostnega prometa, katerega cilj je spremeniti strukturo prometnih načinov v korist bolj trajnostnih

oblik mobilnosti, ki so energetske učinkovitejše, prispevajo h gospodarni rabi prostora in povzročajo manj izpustov toplogrednih plinov, hrupa in drugih onesnaževal kakor prevozna sredstva na fosilna goriva. Razvoj trajnostnega prometa se spodbuja zlasti tako, da se zagotavljajo pogoji za večjo uporabo vseh oblik trajnostnega prometa, se okrepi razvoj javnega potniškega prometa, se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki nadomeščajo ali zmanjšujejo uporabo osebnih vozil, in da se oblikujejo rešitve za druge oblike mobilnosti, ki koristijo tem ciljem.

BLAŽITEV PODNEBNIH SPREMENB

Naložba v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb. Gradnja infrastrukture ne bo bistveno negativno vplivala na cilje NEPN za sektor prometa in povzroča dodatnih relativnih emisije toplogrednih plinov. Ponori toplogrednih plinov se ne bodo pomembno zmanjšali.

TRAJNOSTNA RABA TER VARSTVO VODNIH IN MORSKIH VPLIVOV

Pri gradnji in prenovi infrastrukture za trajnostno se ne pričakuje, da bo prišlo do onesnaževanja voda in s tem do bistvenega vpliva na ekološko in/ali kemijsko stanje površinskih voda oziroma kemijsko in količinsko stanje podzemnih voda.

Upoštevano bo spoštovanje zakonodaje glede poseganja v priobalna in vodna zemljišča, načina odvajanja in čiščenja odpadnih padavinskih voda in ureditve gradbišča z vidika preprečitve negativnih vplivov na stanje voda. Preprečeno bo tudi onesnaženje voda v primeru nastanka požarnih voda.

Zasnova projekta gradnje kolesarski stez in pešpoti ob površinskih vodah bo usklajena z Usmeritvami s področja upravljanja z vodami za umeščanje kolesarskih poti in pešpoti ob površinskih vodah.

Gradnja infrastrukture ne bo bistveno negativno vplivala na cilje Uredbe o NUV glede območij s posebnimi zahtevami in glede področja urejanja voda, rabe voda in upravljanja vodnih in priobalnih zemljišč. Zagotavljana bo skladnost zasnove ukrepa s pogoji in omejitvami iz predpisov Vlade Republike Slovenije, preverjeni bodo možni vplivi objektov in naprav na črpališča pitne vode s podeljenimi vodnimi dovoljenji, ki niso zaščitena z VVO, izvedeni bodo potrebni ukrepi za zaščito teh virov in zagotovljena skladnost gradnje s strožjimi pogoji in omejitvami, če se posega na občutljiva območja v skladu s Pravilnikom o občutljivih območjih.

Infrastruktura ne bo bistveno negativno vplivala na cilje poplavne direktive, NZPO II, ZV-1 glede preprečevanja ogroženosti zaradi poplav, erozije in plazov. Morebitne bistvene vplive se bo preprečilo z zagotavljanjem varstva pred škodljivim delovanjem voda (varstvo pred poplavami, erozijo in plazovi) in upoštevanjem pogojev gradnje in poseganja na ta območja ter preprečevanjem, da se z izvedbo ukrepa bistveno povečuje škodni potencial.

Gradnja infrastrukture glede na lokacijo gradnje ne bo vplivala na cilje Uredbe o NUMO in na stanje deskriptorjev morskega okolja.

Investitor bo po potrebi v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja pridobil vodno soglasje ali projektne pogoje za področje upravljanja z vodami. Okoljevarstveno dovoljenje za emisije v vode ni potrebno. V fazi pridobivanja DPP in GDG dokumentacije bodo preučene strokovne podlage, izdelane v skladu s prilogami Splošnih smernic s področja upravljanja z vodami za pripravo občinskih prostorskih načrtov (OPN) in državnih prostorskih načrtov (DPN). Po potrebi se bo izvedla analiza tveganja za onesnaženje vodnega telesa podzemnih voda na vodovarstvenih območjih. V fazi izvajanja del bo pridobljen načrt gradbišča. Spoštovane bodo tudi vse druge navedbe v projektni dokumentaciji ali gradbenem dovoljenju, ki dokazujejo skladnost izvedbe z danimi pogoji, soglasji in dovoljenji.

KROŽNO GOSPODARSTVO, VKLJUČNO S PREPREČEVANJEM ODPADKOV IN RECIKLIRANJEM

Investitor bo pri snovanju in izvedbi infrastrukture zasledoval cilje Programa ravnanja z odpadki in Programa preprečevanja odpadkov Republike Slovenije (2022) ter zakonodaje s področja ravnanja z gradbenimi in drugimi odpadki.

Zagotovljena bo skladnost s hierarhijo ravnanja z odpadki (preprečevanje nastajanja odpadkov > priprava odpadkov za ponovno uporabo > recikliranje odpadkov > drugi postopki predelave in odstranjevanje odpadkov). Gradnja infrastrukture bo zasnovana tako, da se zagotavlja učinkovita in trajnostna raba virov (npr. predvidena je vgradnja recikliranih materialov v gradbenih materialih, zagotavlja se prilagodljivost, razstavljivost in popravljivost elementov ipd.). Poskrbljeno bo za ločevanje odpadkov v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, ter Protokolom EU za ravnanje z gradbenimi odpadki in odpadki iz rušenja objektov, tako da se omogoča 70-odstotni delež ponovne uporabe in obdelave gradbenih odpadkov in zmanjšanje odlaganja odpadkov na odlagališča. Obdelava gradbenih odpadkov se bo izvedla čim bližje mestu nastanka. Ravnanje z zemeljskim izkopom bo v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih. Če se infrastruktura umešča na degradirana območja ali na območja s potencialnim prekomernim onesnaženjem tal, se izvede ocena zemeljskega izkopa za ugotavljanje možnosti glede nadaljnjega ravnanja z zemeljskim izkopom. Treba je zagotavljati prevzem odpadkov zbiralcem odpadkov, vpisanih v evidenco zbiralcev odpadkov, in voditi ustrezno evidenco predaje odpadkov.

V primeru, da bo to relevantno, bodo izvedeni naslednji ukrepi:

- izdelan bo načrt ravnanja z gradbenimi odpadki, če bo to potrebno v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih,
- izdelan bo načrt gradbišča ali realizirane druge navedbe v projektni dokumentaciji ali gradbenem dovoljenju, za zagotovitev skladnosti z okoljskim ciljem,
- izdelana bo ocena odpadka za zemeljski izkop na potencialno onesnaženem zemljišču,
- pridobljen bo certifikat ISO 20887 ali drugi relevantni standardi, za oceno razstavljanja ali prilagajanja infrastrukture.

PREPREČEVANJE IN NADZOROVANJE ONESNAŽENOSTI ZRAKA, VODE ALI TAL

Investitor ne pričakuje, da bi gradnja infrastrukture bistveno negativno vplivala na cilje ReNPVO20–30, OPNOZ, Operativnega programa ohranjanja kakovosti zraka, Operativnega programa varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10 in Načrtov za kakovost zraka za prekomerno onesnažena območja.

Z ukrepom se zagotavlja izvedba trajnostne mobilnosti, t.j. gradnjo kolesarskih in pešpoti, s katero se prispeva k zmanjšanju onesnaženosti zraka, hkrati pa bodo sprejeti ukrepi za zmanjšanje prahu in emisij onesnaževal med gradbenimi ali vzdrževalnimi deli, ki zagotavljajo skladnost s predpisanimi emisijami iz gradbišč. Upoštevani bodo relevantni ukrepi iz načrtov za kakovost zraka na območjih preseženih mejnih vrednosti onesnaževal v zraku.

Gradnja infrastrukture ne bo bistveno negativno vplivala na cilje Operativnega načrta varstva pred hrupom.

Z ukrepom se zagotavlja izvedba trajnostne mobilnosti, t.j. gradnjo kolesarskih in pešpoti, s katero se prispeva k zmanjšanju hrupa v okolju, hkrati pa se zagotavlja ukrepe za zmanjšanje hrupa med gradbenimi ali vzdrževalnimi deli, ki zagotavljajo skladnost s predpisanimi mejnimi vrednostmi emisij iz gradbišč ter ukrepe, ki zagotavljajo s predpisanimi mejnimi vrednostmi emisij iz cest (npr. s protihrupnimi ograjami, kjer je to potrebno).

Gradnja infrastrukture ne bo bistveno negativno vplivala na cilje Uredbe o NUV in Uredbe o NUMO.

Gradnja in obratovanje infrastrukture ne bo bistveno negativno vplivalo na obremenitve zaradi svetlobnega onesnaževanja in elektromagnetnega sevanja in s tem na cilje ReNPVO20–30.

Morebitne bistvene vplive se bo preprečevalo tako, da se zagotovi skladnost infrastrukture z Uredbo o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju ter vire elektromagnetnega sevanja umeščalo tako, da se v njihovih vplivnih pasovih ne nahajajo območja, za katera je potrebno povečano varstvo pred sevanjem. Razsvetljava infrastrukture mora biti v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja in uporabljati svetilke, katerih delež svetlobnega toka, ki seva navzgor, je enak 0 odstotkov in ki ne oddajajo visokega deleža modrega in ultravijoličnega dela spektra.

Prometne površine se osvetljuje v zadržanem obsegu z okoljsko sprejemljivimi svetili, omejuje se širjenja sklenjene javne razsvetljave izven strnjenih delov naselij ter število svetilk, zagotavlja se pametno upravljanja javne razsvetljave (predvsem v manjših naseljih). Upošteva se tudi ukrepe za zmanjšanje emisij svetlobnega onesnaževanja med gradbenimi ali vzdrževalnimi deli, ki zagotavljajo skladnost s predpisanimi emisijami iz gradbišč.

Če bo to relevantno, bo investitor po potrebi pridobil:

- okoljevarstveno dovoljenje zaradi emisij v zrak, emisij hrupa, emisij v vode ali strokovne ocene vplivov,
- elaborat ocene kakovosti zraka ali hrupa v času gradnje,
- načrt gradbišča ali druge navedbe v projektni dokumentaciji, ki dokazujejo izvedbo ukrepov za preprečevanje onesnaževanja.

VARSTVO IN OHRANJANJE BIOTSKE RAZNOVRSTNOSTI IN EKOSISTEMOV

Pri gradnji in prenovi infrastrukture za trajnostno mobilnost so v kontekstu varstva in obnove biotske raznovrstnosti in ekosistemov preučiti:

- ali se gradnja infrastrukture izvaja na posebnih varstvenih območjih Natura 2000, zavarovanih območjih ali na vplivnih (velja tudi za obnovo) območjih posebnih varstvenih območij Natura 2000?
- ali se gradnja infrastrukture izvaja na zemljišču, ki se uporablja kot habitat zavarovanih prostoživečih vrst v skladu z Uredbo o zavarovanih prosto živečih živalskih vrstah?
- ali lahko gradnja/prenova infrastrukture pomembno škodljivo vpliva na biotsko raznovrstnost ali bistveno ogrozi zaščito in/ali obnovo ekosistemov?

Skladnost z okoljskim ciljem se utemeljuje z obrazložitvijo uporabe blažitvene hierarhije (izogibanje vplivu in preventivni ukrepi imajo prednost pred omilitvijo vpliva oziroma popravljivimi ukrepi, ki imajo prednost pred kompenzacijo ali izravnavo vpliva). Morebitni omilitveni ukrepi se upoštevajo in odražajo v zasnovi ukrepa. Prispevek k okoljskemu cilju se lahko utemeljuje z upoštevanjem ekosistemskih pristopov in zelene infrastrukture pri zasnovi ukrepa.

Kadar je to za ukrep relevantno, investitor:

- pridobi projektne pogoje ter strokovno mnenje ZRSVN, pridobljeno v postopku gradbenega dovoljenja in vključenost morebitnih omilitvenih ukrepov v zasnovo ukrepa,
- izvede presojo sprejemljivosti ukrepa za plan ali poseg in vključenost morebitnih omilitvenih ukrepov v zasnovo ukrepa,
- v zasnovi projekta upošteva ekosistemske pristope in zeleno infrastrukturo, kot to določa Akcijski program za okolje do leta 2030, kar se odraža v projektni dokumentaciji.

7.5. KADROVSKOORGANIZACIJSKA SHEMA S PROSTORSKO OPREDELITVIJO

Projekt bo vodila Občina Sveta Ana.

Za nemoteno izvedbo projekta bo skrbela ustrezno strokovno usposobljena, neformalno oblikovana projektna skupina, ki jo sestavljajo:

- Martin Breznik, univ. dipl. prav., dipl. ekon, župan, odgovorna oseba investitorja
- Petra Golob, direktorica občinske uprave, koordinator projekta
- Stanka Ferš, višja svetovalka za finance
- predstavnik izvajalca del – vodja gradnje
- nadzornik
- koordinator za varstvo in zdravje pri delu (VZD)

Projektna skupina bo delovala v prostorih Občinske uprave Občine Sveta Ana in na gradbišču investicije. Sestajala se bo po potrebi, praviloma pa enkrat tedensko. Odločitve skupine bodo razvidne iz vodene gradbiščne dokumentacije, po potrebi pa bo skupina vodila tudi zapisnike svojega dela oz. pripravljala poročila.

Za izvedbo investicije Občina Sveta Ana ne načrtuje novih zaposlitev, prav tako nove zaposlitve niso načrtovane za potrebe upravljanja po izvedbi investicije.

Slika 12: [Projektna skupina](#)



Dokumentacija o delu investicije, ki je v pristojnosti občine, se bo hranila v prostorih Občine Sveta Ana. Gradbiščna dokumentacija se bo hranila v kontejnerju izvajalca na gradbišču, nato bo predana investitorju.

7.6. PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA IN DRUGI VIRI

Investitor zagotavlja zaključeno finančno konstrukcijo tako, da zagotovi potrebne finančne vire za realizacijo stroškov investicije po tekočih cenah.

Za financiranje upravičenih stroškov investicije so predvidena sofinancerska sredstva iz Dogovora za razvoj, v okviru Programa EKP 2021-2027, cilj politike 3: bolj povezana Evropa, prednostna naloga 5: Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost, 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 (KS), (državno kolesarsko omrežje).

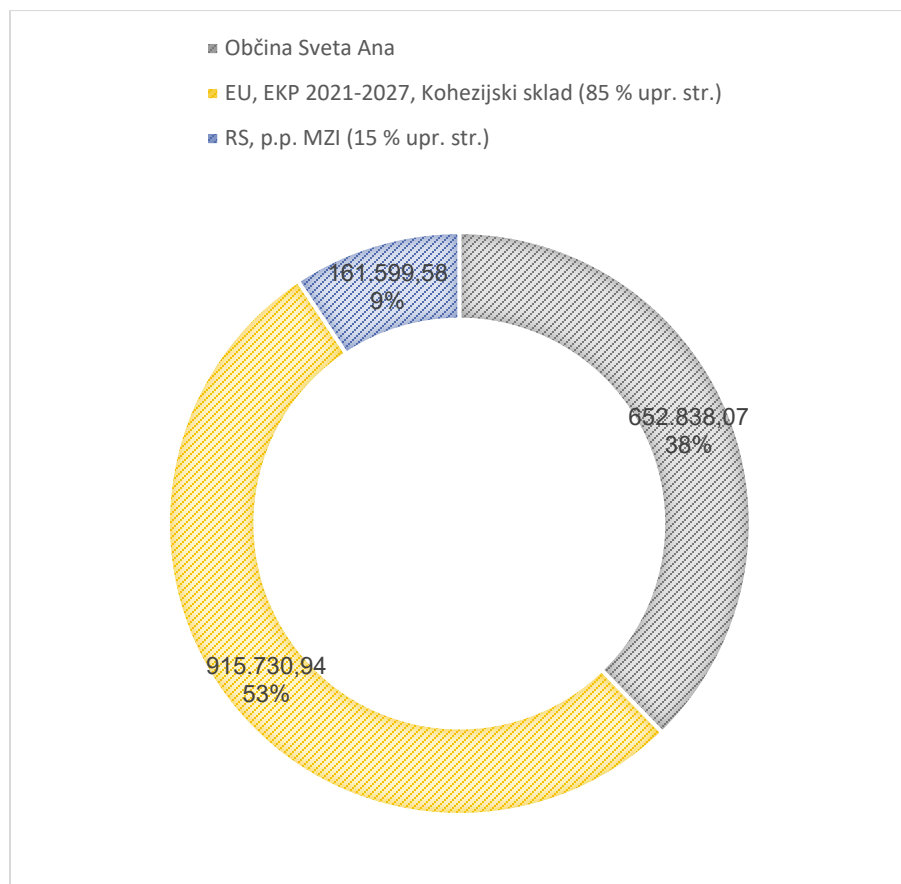
Stroški projekta so sofinancirani v višini 100 % upravičenih stroškov projekta. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Kohezijskega sklada v deležu 85 % in nacionalni javni prispevek iz proračuna RS v deležu 15 %.

Za razliko sredstev bo investitor zagotavljal lastne proračunske vire. Najem kreditov za izvedbo naložbe ali za zagotavljanje likvidnostnih sredstev v fazi izdelave tega DIIP ni predviden.

Tabela 21: [Finančna konstrukcija \(za stroške po tekočih cenah\)](#)

Viri financiranja	L. 2025	L. 2026	L. 2027	Skupaj	Delež
Občina Sveta Ana	1.814,00	320.957,04	330.067,03	652.838,07	41,62
EU, EKP 2021-2027, Kohezijski sklad (85 % upr. str.)	0,00	450.574,42	465.156,52	915.730,94	58,38
RS, p.p. MZI (15 % upr. str.)	0,00	79.513,13	82.086,45	161.599,58	10,30
Skupaj	1.814,00	771.531,46	795.223,55	1.568.569,01	100,00

Slika 13: Struktura financiranja



Investitor bo lahko sofinancerska sredstva črpal v skladu s pogodbo o sofinanciranju, praviloma z več zahtevki, glede na izdane gradbene situacije.

7.7. INFORMACIJA O PRIČAKOVANI STOPNJI IZRABE ZMOGLIVOSTI OZIROMA EKONOMSKI UPRAVIČENOSTI PROJEKTA

Investitor investicijo izvaja v javnem interesu, skladno s cilji, opredeljenimi v tem DIIP.

Gre za naložbo v trajno infrastrukturo za kolesarjenje. Po končani gradnji in zaključenem obdobju financiranja bo kolesarska povezava trajno na voljo uporabnikom. Poskrbljeno bo za redno vzdrževanje naložbe (Občina Sveta Ana kot upravljavec), da se ohrani uporabnost, varnost in trajnost kolesarske povezave.

Investicija je v danem časovnem okviru izvedljiva.

INSTITUCIONALNA RAZSEŽNOST: Občinska uprava Občine Sveta Ana ima strokovno usposobljene kadre, ki bodo spremljali izvedbo investicije. Navedeni kadri imajo ustrezna strokovna znanja in izkušnje pri spremljanju in vodenju podobnih investicij. Upravljanje z novo urejeno infrastrukturo bo zaupano Občini Sveta Ana kot upravljavcu, ki tudi sicer skrbi za vzdrževanje prometne infrastrukture v občini.

TEHNIČNA RAZSEŽNOST: Predvidena tehnično-tehnološka izvedba je poznana in je skladna z veljavno zakonodajo. Časovni okvir omogoča kvalitetno izvedbo projekta.

OKOLJSKA RAZSEŽNOST: Načrtovana investicija in izbrana tehnologija bosta v celoti skladna z veljavnimi okoljskimi predpisi in standardi.

Investicija prinaša številne koristi, ki bodo podrobneje ovrednotene v okviru analize stroškov in koristi, kot sestavnega dela nadaljnje investicijske dokumentacije (IP).

8. NADALJNJA PRIPRAVA DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

8.1. INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA

Glede na vrednost investicije, ki ne presega 2.500.000,00 EUR, je v skladu z 4. členom Uredbe, potrebno izdelati še IP. Izdelava IP je načrtovana v letu 2026, predvidoma po zaključku postopkov javnega naročanja, ki bodo pokazali realno višino investicijskih stroškov.

Za potrebe odobritve sofinancerskih sredstev bo investor ugotavljal potrebo po morebitnih korekcijah tega DIIP in jih tudi izvedel.

8.2. PROJEKTNÁ DOKUMENTACIJA

Investitor ima pridobljeno vso potrebno projektno dokumentacijo.

Na podlagi izdelane PZI s popisom del bo investor pristopil k postopkom javnega naročanja.

Izdelava PID dokumentacije bo obveznost izvajalca gradnje in bo izdelana predvidoma maja 2027.

8.3. DRUGA DOKUMENTACIJA

Pred pričetkom gradnje (2026) bo potrebno izdelati še varnostni načrt, v skladu z zakonodajo, ki ureja varnost in zdravje pri delu.

Druga dokumentacija v tej fazi ni predvidena.