

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP)

Vsebina v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016)

Beli most Ložnica



Verzija II.

Naročnik:

OBČINA MAKOLE
Makole 35, 2321 Makole

ŽUPAN

FRANC MAJCEN

Izdelovalec dokumenta:

OBČINA MAKOLE
Makole 35, 2321 Makole

IGOR ERKER

Kraj in datum izdelave: v Makolah. september 2020

KAZALO

1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV	2
1.1 Predstavitev investitorja	2
1.2 Predstavitev izdelovalca investicijske dokumentacije	3
1.3 Upravlavec investicije	3
1.4 Navedba strokovnih delavcev oziroma služb, odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije	3
2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	4
2.1 Podravje kot območje s posebnimi razvojnimi problemi	4
2.2 Analiza stanja obravnavanega območja z opisom razlogov za investicijsko namero	4
3 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....	7
3.1 Razvojne možnosti in cilji investicije	7
3.2 Zakonske podlage ter usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami	7
4 OPIS VARIANT Z INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO BREZ INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO VARIANTO.....	9
4.1 Varianta brez investicije	9
4.2. Varianta z investicijo	9
5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE.....	11
5.1 Vrsta investicije	11
5.2 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije	11
7 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE	13
7.1 Strokovne podlage za pripravo DIIP	13
7.2 Opis lokacije	13
7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe	13
7.4 Varstvo okolja	13
7.5 Kadrovsko – organizacijska shema	14
7.6 Viri financiranja	14
7.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta	14
8 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	15

1 NAVEDBA INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJALCA TER STROKOVNIH DELAVCEV

1.1 Predstavitev investitorja

Tabela 1: Predstavitev investitorja

INVESTITOR	
Naziv	OBČINA MAKOLE
Naslov	MAKOLE 35, 2321 MAKOLE
Odgovorna oseba	FRANC MAJCEN
Funkcija odgovorne osebe	ŽUPAN,
Telefon	+386 (0) 2 802 92 00
Telefax	+386 (0) 2 802 92 50
E-mail	obcina@obcina-makole.si
Davčna številka	26682117
Transakcijski račun	01398-0100019882
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov	Mag. IGOR ERKER
Telefon	+386 (0) 2 802 92 01
Telefax	+386 (0) 2 802 92 50
E-mail	igor.erker@obcina-makole.si
Žig in podpis:	
Odgovorna oseba za izvajanje investicije	MOJCA VANTUR
Telefon	+386 (0) 2 802 92 02
Telefax	+386 (0) 2 802 92 50
E-mail	mojca.vantur@obcina-makole.si
Žig in podpis:	

Investitor obravnavanega investicijskega projekta (naložbe) je Občina Makole.

Občina Makole je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi in Statutu Občine Makole in je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena z zakonom. Na območju občine Makole je ustanovljenih trinajst vaških skupnosti: (1) Vaška skupnost Dežno, ki obsega naselje Dežno pri Makolah, (2) Vaška skupnost Jelovec, ki obsega naselje Jelovec pri Makolah, (3) Vaška skupnost Ložnica, ki obsega naselje Ložnica, (4) Vaška skupnost Makole, ki obsega naselje Makole, (5) Vaška skupnost Mostečno, ki obsega naselje Mostečno, (6) Vaška skupnost Pečke, ki obsega naselje Pečke, (7) Vaška skupnost Savinsko, ki obsega naselje Savinsko, (8) Vaška skupnost Stari Grad, ki obsega naselje Stari Grad, (9) Vaška skupnost Stopno, ki obsega naselje Stopno, (10) Vaška skupnost Stranske Makole, ki obsega naselje Stranske Makole, (11) Vaška skupnost Strug, ki obsega naselje Strug, (12) Vaška skupnost Štatenberg, ki obsega naselje Štatenberg in (13) Vaška skupnost Varoš, ki obsega naselje Varoš.

Občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in s statutom občine, med katere sodi tudi gradnja, vzdrževanje in urejanje lokalnih javnih cest, javnih poti, rekreacijskih in drugih javnih površin. Naložba, ki je predmet tega DIIP se bo izvajala na območju vaške skupnosti Ložnica.

LASTNIŠTVO	
Naziv oz. ime lastnika	Občina Makole
Naslov	Makole 35, 2321 Makole
Vpis v zemljiško knjigo v katastrski občini: 772 –Štatenberg	št. parcele: 1559 št. parcele: 1560
Naziv oz. ime lastnika	Republika Slovenija
Naslov	Gregorčičeva ulica 20, 1000 Ljubljana
Upravljalca	Direkcija RS za vode
	Hajdrihova ulica 28c, 1000 Ljubljana
Vpis v zemljiško knjigo v katastrski občini: 772 –Štatenberg	št. parcele: 1561

1.2 Predstavitev izdelovalca investicijske dokumentacije

Dokument identifikacije investicijskega projekta bo izdelala Občina Makole sama. Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije so podani pod točko 1.1.

1.3 Upravljalca investicije

Upravljalca investicije bo Občina Makole. Podatki o upravljavcu so podani pod točko 1.1.

1.4 Navedba strokovnih delavcev oziroma služb, odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije

Za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije za naložbo je odgovorna Občinska uprava Občine Makole, v okviru nje pa mag. Igor Erker, direktor Občinske uprave Občine Makole.

2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

2.1 Podravje kot območje s posebnimi razvojnimi problemi

Regije NUTS 3 v Republiki Sloveniji se v programskem obdobju 2014–2020, upoštevaje indeks razvojne ogroženosti, razvrščajo v skladu z Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 34/14) po stopnji svoje razvitosti, kot sledi:

1. Osrednjeslovenska (35,5),
2. Jugovzhodna Slovenija (64,7),
3. Gorenjska (66,6),
4. Obalno-kraška (81,4),
5. Savinjska (92,6),
6. Goriška (100,4),
7. Posavska (101,5),
8. Koroška (121,6),
- 9. Podravska (123,9),**
10. Primorsko-notranjska (124,8),
11. Zasavska (125,1) in
12. Pomurska (161,8).

Občina Makole leži v Podravski statistični oz. razvojni regiji, ki sodi v vzhodno kohezijsko regijo in leži v severovzhodnem delu Republike Slovenije. Podravska statistična regija s površino 2,170 km² obsega 10,7% slovenskega ozemlja in je peta največja slovenska statistična regija. Indeks njene razvojne ogroženosti znaša 123,9.

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. Regijo sestavlja 41 občin, in sicer: (1) Benedikt, (2) Cerkvenjak, (3) Cirkulane, (4) Destrnik, (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 Slov. goricah, (34) Sveti Andraž v Slov. goricah, (35) Sveti Jurij v Slov. goricah, (36) Sveti Tomaž, (37) Šentilj, (38) Trnovska vas, (39) Videm, (40) Zavrč in (41) Žetale. Regijo sestavlja 678 naselij.

Gre za regijo 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. S pristopom Slovenije k EU so se tovrstni strukturni problemi jasno pokazali in na nekaterih področjih še poglobili.

2.2 Analiza stanja obravnavanega območja z opisom razlogov za investicijsko namero

Občina Makole je nastala v letu 2006 z izločitvijo iz Občine Slovenska Bistrica in deluje kot samostojna lokalna skupnost od 01.01.2007. Območje občine je statistično uvrščeno na mejo med statističnima

regijama Podravje in Savinjsko regijo. Meji z občinami Slovenska Bistrica, Majšperk, Rogaška Slatina in Poljčane.

Makole so bile prvič kot vas omenjene leta 1375, kasneje pa so dobile pravice trga. Kulturni znamenitosti v naselju sta cerkev sv. Andreja in poznogotska cerkev sv. Lenarta. Skozi naselje teče Jelovski potok, ki se nedaleč stran izliva v Dravinjo. Včasih so Makole imele rudnik črnega premoga v Šegi, tovarno opeke na Remontu, žago na Dravinji, kovačijo, mline na vodo za mletje moke, v kraju pa je bilo tudi mnogo malih obrtnikov (čevljarjev, tesarjev, lončarjev,...). Danes so Makole turistično zanimiva občina z velikimi možnostmi razvoja in se ponašajo z bogato kulturno in naravno dediščino: dvorec Štatenberg, številni vodni izviri, kraške jame, prelepi vinogradi,... Turizem je ena izmed gospodarskih panog, ki je v stalnem razvoju in rasti. V zadnjem času se je vidno razmahnila rekreacijska dejavnost. Za možnost trženja v turizmu obstajajo še lovski in ribiški turizem, konjenišstvo ter mnoge dopolnilne dejavnosti na kmetijah. K vedno večji prepoznavnosti samostojne občine Makole prispeva tudi vsakoletna izvedba festivala Forma Viva Makole.

Občina se razprostira na površini 36,9 km², obsega 13 naselij in po zadnjih podatkih Statističnega urada RS šteje 2.019 prebivalcev. Je redko naseljena občina. Gostota poseljenosti v občini je krepko pod slovenskim povprečjem in znaša 54,71 ljudi/km².

Občina ima na svojem geografsko in prostorsko razgibanem območju cestno mrežo v skupni dolžini 101.626 m.

Tabela 2: Pregled dolžin cest v občini Makole

Kategorija	Dolžina cest (v m)
Javne poti	68.167
Lokalne ceste	33.459
Skupaj	101.626

Vir: Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Makole

Cestna infrastruktura na območju občine je neustrezna in dotrajana. V večini primerov ceste ne zadoščajo potrebam sedanjega prometa in ne zagotavlja ustrezne prometne varnosti ter povezanosti območja z sosednjimi občinami. Neustrezna cestna infrastruktura predstavlja pomemben omejitveni dejavnik skladnega razvoja območja občine in s tem regije.

Junija 2019 je Občinski svet Občine Makole sprejel DIIP Beli most Ložnica, Verzija I, v katerem je bilo predvideno, da se leta 2022 izvede investicija v rekonstrukcijo mosta čez reko Ložnico na lokalni cesti LC 440101-PEČKE-SLOV.BISTRICA ter rekonstrukcijo cca. 280 m ceste LC 440101-PEČKE-SLOV.BISTRICA od mostu do občinske meje z Občino Slovenska Bistrica.

Po pregledu mostu s strani strokovne institucije (ZRMK) je bilo konec leta 2019 ugotovljeno, da rekonstrukcija zaradi pre slabega materiala obstoječega mostu (beton, korodirano železo,...) ni smiselna, ter da bo potrebna novogradnja. Na podlagi tega so bila v občinskem proračunu zagotovljena sredstva za projektno dokumentacijo za novogradnjo. Ker se je predvidena investicija zato močno povišala se v tem DIIP obravnava le rušitev obstoječega in novogradnja novega mostu, brez rekonstrukcije ceste za mostom do meje z Občino Slovenska Bistrica .

Za investicijo je bila s strani projektanta TMD Invest d.o.o. izdelana PGD/PZI projektna dokumentacija št. 26052-19-K/PDR - MOST ČEZ LOŽNICO NA LC 440101. Za rušenje starega mostu in novogradnjo novega je izdano gradbeno dovoljenje št. 351-408/2020/8 z dne 04.09.2020.

Pregled mostu s strani ZAG, ki je bil zaključen septembra 2020, je ugotovil, da je ,most v zelo slabem stanju in ga je potrebno čimprej zamenjati. Pred tem pa je treba omejiti uporabo v skladu z računom varnosti. Ugotovljeno je bilo, da je zadostna varnost mostu zagotovljena le za vozila s skupno maso do 2 ton, in sicer ob upoštevanju, da je na mostu prisotno samo 1 vozilo z omejitvijo hitrosti 30 km/h. Ustrezna prometna signalizacija je že postavljena, pomeni pa, da je čez most prepovedan ves promet za vozila, ki presegajo skupno maso 2 toni (npr. avtobusi, tovornjaki, kmetijska mehanizacija,...). Menimo, da je zato nujno, da se investicija izvede čimprej, hkrati pa se tudi razmisli o začasni izvedbi pontonskega mostu, ki bi do konca gradnje omogočal promet tudi za težja vozila, v kolikor bo možno to izvesti ob pomoči države s sprejemljivimi stroški.

Predmetna investicija pomeni ohranitev in izboljšavo obstoječe prometne povezave, ki bo omogočala učinkovito mobilnost ljudem in gospodarstvu. Lokalna cesta Pečke – Slovenska Bistrica je najpomembnejša in najbolj prometna kategorizirana občinska cesta v Občini Makole.

3 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

3.1 Razvojne možnosti in cilji investicije

Svet občine Makole je raznolik, pregleden in gospodarsko zanimiv. Njene turistične danosti so velike. Ponašajo se z bogato kulturno in naravno dediščino: dvorec Štatenberg, številni vodni izviri, kraške jame, prelepi vinogradi, gozdovi... Znani sta župnijska cerkev sv. Andreja in poznogotska cerkev sv. Lenarta. Sredi haloških gričev stoji romarska cerkev sv. Ane, ki so jo zgradili okoli leta 1300. Na 487 metrov visokem griču, ki se strmo dviga nad dolino Jelovškega potoka, je vidnih še nekaj razvalin nekoč mogočnega gradu - Stari grad, ki se prvič omenja leta 1250. Poznane so po enem izmed najiminitnejših baročnih dvorcev v Sloveniji – dvorec Štatenberg, ki ga obkroža angleški vrt s sprehajalnimi potmi in tremi ribniki.

Južno od naselja Makol se nahaja kraška Jama Belojača. Dolga je 550 metrov in je najdaljša jama v Halozah. Nedaleč od kraške jame Belojače se nahaja potok Šoder graben, ki je zarezal v apnenec ozko sotesko, v kateri se nahaja pet manjših kraških jam.

Makole so poznane tudi po kulturnem izročilu in kulturni dejavnosti. V Makolah deluje posvetno društvo Anice Černejeve z ljudskimi pevkami in folklorno skupino. Vsako leto se na dvorcu Štatenberg odvija tradicionalna likovna kolonija, v kateri sodelujejo priznani slovenski in tuji slikarji ter Mednarodni festival Forma Viva, ki velja za enega najpomembnejših kulturnih dogodkov v Sloveniji. Za možnost trženja v turizmu obstajajo še lovski in ribiški turizem, konjenišstvo ter mnoge dopolnilne dejavnosti na kmetijah. Skozi občino poteka tudi VTC 11, ki predstavlja pomembnega sooblikovalca turistične ponudbe kraja.

Cilji investicije:

- Urediti most v asfaltni izvedbi
- zagotoviti večjo prometno varnost (zmanjšanje prometnih nesreč),
- izboljšati dostopnost do gospodarskih in turističnih objektov,
- zagotoviti boljšo pretočnost prometa,
- gospodarska rast (povečanje BDP občine in s tem regije).

Investicija se bo izvajala na območju z nizko razvitostjo in kjer se nahaja veliko število naravnih znamenitosti ter kulturnih in zgodovinskih spomenikov, ki omogočajo kvaliteten razmah turistične dejavnosti. Prav tako se območje ponaša z velikim bogastvom gozdov in vinogradov, številnimi kmetijami, vinotoči, gospodarskimi dejavnostmi, kar daje pečat bodoči usmeritvi razvoja območja. Zavedati se je potrebno, da je ustrezna in potrebna prometna infrastruktura eden od predpogojev za rast in nova delovna mesta in tako vpliva na gospodarsko in socialno privlačnost območja in regije. Tako bo investicija spodbudila rast, okrepila zблиževanje z ostalimi občinami ter izboljšala kakovost življenja.

3.2 Zakonske podlage ter usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Zakon o lokalni samoupravi v svojem 21. členu določa, da občina samostojno opravlja zadeve javnega pomena. Med nalogami, ki jih opravlja za zadovoljevanje potreb svojih občanov, je tudi gradnja, vzdrževanje in urejanje lokalnih cest ter javnih poti. Lokalne ceste so namenjene povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah, naselij ali delov naselij v občini med seboj in pomembne za navezovanje prometa na ceste enake ali višje kategorije. Tako so naloge in pristojnosti občine v zvezi z

gradnjo, vzdrževanjem, modernizacijo in varstvom občinskih cest ter prometa na njih, podrobneje opredeljene v:

- Odlok o občinskih cestah v Občini Makole (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 28/2009)
- Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Makole (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 32/2012)
- Odlok o načinu opravljanja rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Občini Makole (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 25/2011)
- Odlok o predmetu in pogojih za dodelitev koncesije za opravljanje rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Občini Makole (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 25/2011)

Temeljna pravila pri gradnji, vzdrževanju, obnavljanju in varstvu javnih cest, opredelitvi statusa ter kategorizacije javnih cest, so določena v sprejetih zakonih in podzakonskih aktih. Zakoni akti, ki s svojimi določbami predstavljajo zakonsko podlago, so naslednji:

- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18),
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz, 39/11 – ZJZ-E, 75/17 – ZMV-1 in 10/18 – ZCes-1C),

Investicija je vključena v Načrt razvojnih programov občine Makole.

Predmetna investicija je v skladu z Dolgoročnim načrtom razvoja občine Makole 2010 - 2017 z elementi do leta 2025, ki na področju cestne infrastrukture predvideva, da bo prometna (cestna) infrastruktura dopolnjena z dograditvijo manjših odsekov cest, predvsem pa z rekonstrukcijami in modernizacijami obstoječih občinskih cest s poudarkom na lokalnih cestah. Te predstavljajo dobro povezavo med naselji znotraj občine kot tudi z naselji v sosednjih občinah ter navezavo na državno cestno omrežje, vendar so s tehničnega vidika neustrezne (preozke, slabo odvodnjavanje, križišča neustrezno zgrajena in opremljena ...).

4 OPIS VARIANT Z INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO BREZ INVESTICIJE IN/ALI MINIMALNO VARIANTO

4.1 Varianta brez investicije

V tem primeru so stroški investicije enaki nič in pomeni ohranitev obstoječega stanja. Obstoječi most ne odgovarja prometnim potrebam z vidika varnosti in tehničnih elementov.

V primeru, da se investicija ne izvede, lahko pride do tega, da bo treba obstoječi most popolnoma zapreti za promet, kar bi povzročilo precejšnje dodatne stroške za lokalno prebivalstvo in gospodarstvo.

Ocenjujemo, da je novogradnja mostu za nadaljnji razvoj in preprečitev nazadovanja območja nujno potrebna.

4.2. Varianta z investicijo

Predmet investicije je rušitev obstoječega cestnega mostu čez Ložnico in gradnja novega.

Obstoječ most skupne dolžine 30.60m in širine 6.14m je star in dotrajan, zato ga je potrebno odstraniti. Most z krajnima kamnitima opornikoma in AB vmesnim opornikom je zelo napadel zob časa, kar je bilo ugotovljeno v Elaboratu detajlnega pregleda konstrukcije s strani Gradbenega inštituta ZRMK d.o.o. z dne 19.6.2019. Kot so napisali v zaključku, je most močno dotrajan in iz zelo slabega betona. Vsi nosilni elementi mostu so v razpadajočem stanju, armatura je močno korodirana. Beton je slabe kvalitete in karbonatiziran. Vsebnosti kloridov in sulfata niso prekoračene. Objekta nima smisla sanirati, potrebna je rušitev in novogradnja mostu.

Zaradi teh ugotovitev smo pristopili k idejni rešitvi, DGD in PZI novega mostu, ki smo ga umestili na mesto obstoječega. Most bo potekal na parcelah 1559, 1560, 1561 k.o. Štatenberg na LC 440101. Most bo AB konstrukcija, podprt z dvema krajnima in dvema vmesnima podpornikoma, največjega razpona 15.70 in krili, ki ščitita nasip ob mostu. Os vozišča je prilagojena obstoječi osi. Koto voziščne konstrukcije in mostu smo dvignili, da ne manjšamo svetlega profila struge.

Predvidena je AB okvirna premostitvena konstrukcija, svetli pretočni profil 27.50m po širini in ca 3.85m po višini, z obojestranskim hodnikom ter krili na vtočni in iztočni strani. Predviden most bo temeljen na pasovnih temeljih, do globine 7.78m in 5.30m.

Ob dol vodnem robu mostu se izvede širši hodnik z robnim vencem, ki ima vgrajene tri cevi za kasnejši prehod instalacij, na gor vodnem robu mostu pa se izvede ožji hodnik z robnim vencem. Hodniki so betonski. Ob vozišču so predvideni žagani granitni robniki, dvignjeni 15 cm nad voziščem. Na hodniku so predvidene tipske mostne ograje, višine 1,20m sidrane v hodnik.

Obstoječ most ima širino dna okvirno 7.40m na gor vodnem odseku, kar je posledica zajedanja brežin zaradi ovire v matici toka (vmesni opornik), in posledičnega povečanja hitrosti in vlečnih sil in 7.00m dol vodno. Predviden most ima širino 7.00m na gor vodnem in dol vodnem odseku, kar je enaka širina, kot je širina dna korita vodotoka na obravnavanem odseku.

Projekt predvideva ureditev struge potoka s proti erozijsko oblogo debeline 50 cm in sicer 80% kamen 20% pusti beton, ki bo stabilizirala dno in preprečevala poglobitve in erozijo (gor vodno 10.00 m, 8.00m dol vodno do obstoječega zavarovanja). Pod mostom se izvede obloga v celotni površini struge, od mostu do pragov pa se obloga izvede na dnu struge in v pasu 2.0 višine na vsaki strani po poševnini struge.

Po izvedenem zasipu obrežnih upornikov je potrebno ustrezno izvesti zasip z nasipnim materialom in tamponski zasip. Za kvaliteten prehod iz ceste na most se izvedeta dve prehodni plošči, debeline 30 cm in v dolžini 6.20m. Med mostno konstrukcijo in prehodno ploščo se izvede 5cm dilatacija. Prehodna plošča je preko naležnega roba členkasto povezana z opornikom.

Predmetna investicija je za nadaljnji razvoj območja na nizki ravni razvitosti, nujno potrebna. Pomeni izboljšanje osnovnih pogojev za življenje in delo ljudi na tem območju ter omogočanje gospodarskega razvoja na območju občine in v širšem regionalnem okolju.

Glede na obstoječe stanje, stroške in ekonomičnost gradnje, razpoložljiva finančna sredstva ter vizijo razvoja, se je Občina Makole kot investitor odločila za varianto z investicijo.

Glede na trenutno znane podatke ocenjujemo celotno investicijo na **466.150,00 EUR** (z DDV) oz. **382.09,16 EUR** (brez DDV).

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

5.1 Vrsta investicije

VRSTA INVESTICIJE
<ul style="list-style-type: none"> Prometna infrastruktura: Rušenje obstoječega in novogradnja mostu čez potok Ložnica

5.2 Opredelitev osnovnih tehnično-tehnoloških rešitev v okviru investicije

Obstoječ most skupne dolžine 30,60 m in širine 6,14 m je dotrajan, zato ga je potrebno odstraniti. Nov most je zasnovan kot AB okvirna konstrukcija s svetlo širino vozišča 6m, ter obojestranskim hodnikom širine 1,1 m in 1,8 m. Svetli razpon mostu je 27,5 m. Celotni gabarit mostu je 40,4 x 9,4 m.

Most bo potekal na parcelah 1559, 1560, 1561 k.o. Štatenberg na LC 440101. Most bo AB konstrukcija, podprt z dvema krajnima in dvema vmesnima podpornikoma, največjega razpona 15.70m in krili, ki ščitita nasip ob mostu. Os vozišča je prilagojena obstoječi osi. Koto voziščne konstrukcije in mostu smo dvignili, da ne manjšamo svetlega profila struge. Predvidena je AB okvirna premostitvena konstrukcija, svetli pretočni profil 27.50m po širini in ca 3.85m po višini, z obojestranskim hodnikom ter krili na vtočni in iztočni strani. Predviden most bo temeljen na pasovnih temeljih, do globine 7.78m in 5.30m.

Betoni za temelje, opornike, podpornike in prehodno ploščo so C 30/37, za prekladno konstrukcijo je beton C45/50. Armaturno jeklo je S 500 razred duktilnosti B. Posebne zahteve za betone so za prekladno konstrukcijo XD1 in XF4, pri zunanjih betonih, ki so izpostavljeni vremenskim vplivom - XF3, za podpornike, opornike in temelje pa XF2 in XD1.

Temelji AB pasovni, obrežni in vmesni uporniki debeline 50 in 70 cm, glavna konstrukcija debeline 100 cm. Vmesna podpornika sta monolitno povezana z nosilno konstrukcijo, obrežna opornika pa se z pomično podporo povezuje z nosilno konstrukcijo. Zaledje opornikov se utrdi z zasipnim klinom iz kvalitetnega materiala s sprotnim utrjevanjem po slojih 30 cm. Pod temelji je potrebno izvesti sanacijo in sicer 100 cm pustega betona C16/20 v osi A in D in 50 cm pustega betona C16/20 v osi B in C, v skladu z geotehničnim poročilom.

Ob dol vodnem robu mostu se izvede širši hodnik (1,8m) z robnim vencem, ki ima vgrajene tri cevi za kasnejši prehod instalacij, na gor vodnem robu mostu pa se izvede ožji hodnik (1,1 m) z robnim vencem. Hodniki so betonski. Ob vozišču so predvideni žagani granitni robniki, dvignjeni 15 cm nad voziščem. Na hodniku so predvidene tipske mostne ograje, višine 1,20m sidrane v hodnik.

Na predvideni mostni plošči je predvidena hidroizolacija iz bitumenske lepilne zmesi (dvoslojni epoksidni premaz) in bitumenskih varilnih trakov debeline 5mm. Dela z epoksidom se ne smejo izvajati v primeru padavin, pri relativni vlažnosti nad 85%, pri temperaturi površine pod +8 stopinj in nad +40 stopinj celzija.

Asfaltni sloji so naslednji:

Zaščitni sloj AC11 surf B50/70 A2 v uvaljani debelini 3cm

Obrabni sloj AC8 surf B50/70 A2 v uvaljani debelini 6 cm

Obstoječ most ima širino dna okvirno 7.40m na gor vodnem odseku, kar je posledica zajedanja brežin zaradi ovire v matici toka(vmesni opornik), in posledičnega povečanja hitrosti in vlečnih sil in 7.00m dol vodno.

Predviden most ima širino 7.00m na gor vodnem in dol vodnem odseku, kar je enaka širina, kot je širina dna korita vodotoka na obravnavanem odseku.

Projekt predvideva ureditev struge potoka s protierozijsko oblogo debeline 50 cm in sicer 80% kamen 20% pusti beton, ki bo stabilizirala dno in preprečevala poglobitve in erozijo(gor vodno 10.00 m, 8.00m dol vodno do obstoječega zavarovanja). Pod mostom se izvede obloga v celotni površini struge, od mostu do pragov pa se obloga izvede na dnu struge in v pasu 2.0 višine na vsaki strani po poševnini struge.

Gor vodno se izvede talni kamniti prag širine 50cm in globine 80cm. Kamniti prag se izvede kot kamnita zložba iz lomljenca deb. 50cm zalita z betonom C 16/20. Dol vodno je že obstoječ prag. Ob tem pragu se izvede nov prag v poševnem delu struge. Nova struga se višinsko prilagodi obstoječi.

Po končanih delih se brežine potoka splanirajo in posejejo s travnim semenom.

Po izvedenem zasipu obrežnih upornikov je potrebno ustrezno izvesti zasip z nasipnim materialom in tamponski zasip. Za kvaliteten prehod iz ceste na most se izvedeta dve prehodni plošči, debeline 30 cm in v dolžini 6.20m skladno s TSC07. Med mostno konstrukcijo in prehodno ploščo se izvede 5cm dilatacija. Prehodna plošča je preko naležnega roba členkasto povezana z opornikom skladno z TSC07. V dolžini 10m od roba prehodne plošče se asfaltne plasti priključijo na že izvedeno niveleto ceste. Iz hodnikov se za povezavo uredijo bankine, širine minimalno 80 cm. Cesta se v dolžini 10 m naveže na obstoječo širino ceste.

6 OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Ocena višine investicije je podana na podlagi izdelane projektne dokumentacije projektanta TMD Invest d.o.o. št. 26052-19-K/PDR - MOST ČEZ LOŽNICO NA LC 440101.

Tabela 4: Pregled vrednosti investicije v tekočih cenah – vrednosti v evrih

Zap. št.	Vrsta del	Vrednost brez DDV	DDV - 22 %	SKUPAJ
1.	Projektna in investicijska dokumentacija	22.254,10	4.895,90	27.150,00
2.	Preddela in rušenje*	46.770,49	10.289,51	57.060,00
3.	Zemeljska dela	44.000,00	9.680,00	53.680,00
4.	Voziščna konstrukcija	15.000,00	3.300,00	18.300,00
5.	Gradbena in obrtniška dela	223.196,72	49.103,28	272.300,00
6.	Cesta – navezava	9.000,00	1.980,00	10.980,00
7.	Druga dela	9.868,85	2.171,15	12.040,00
8.	Nadzor	12.000,00	2.640,00	14.640,00
	SKUPAJ VREDNOST	382.090,16	84.059,84	466.150,00

* v okviru preddel in rušenja je predvidena tudi morebitna postavitvev začasnega pontonskega mostu, glede katerega se bomo odločili, ko bomo točno vedeli za strošek, ki bi šel na Občino Makole. V tem DIIP je predviden ta strošek v višini 25.000 EUR.

7 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE

7.1 Strokovne podlage za pripravo DIIP

Vsebina Dokumenta identifikacije investicijskega projekta je skladna z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

Za projekt je s strani projektanta TMD Invest d.o.o. izdelana PGD/PZI projektna dokumentacija št. 26052-19-K/PDR - MOST ČEZ LOŽNICO NA LC 440101, marec 2020.

7.2 Opis lokacije

Investicija se bo izvajala na območju občine Makole, v podravski regiji (v celoti se izvaja na ozemlju Republike Slovenije) in sicer na ozemlju parcelnih števil:

1559, 1560 in 1561 k.o. Štatenberg

7.3 Obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Na podlagi ocene znaša vrednost investicije po stalnih cenah **466.150,00** evrov z vključenim davkom na dodano vrednost.

Tabela 7: Terminski plan priprave in izvedbe investicije

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
Izvedbena dela		
Javni razpis za izbiro izvajalca del	Oktober 2020	December 2020
Izvajanje vseh del	December 2020	Junij 2021
Končni prevzem vseh izvedenih del	Junij 2021	December 2021

7.4 Varstvo okolja

Investicija ne bo dodatno onesnaževala okolja, vode ali zraka, niti ne bo vplivala na povečanje hrupa v okolju. Z ekološkega vidika investicija ni sporna in ne bo povzročala dodatnih stroškov okolja zaradi povečanega hrupa, emisij in oškodovane pokrajine. Z ureditvijo odvodnjavanja in brežin potoka se bo celo zmanjšala nevarnost plazenja in erozije tal. Prav tako ni predvidenih drugih stranskih negativnih učinkov na okolje.

Investicija se nanaša na rušenje in novogradnjo mostu.

Pri načrtovanju in izvedbi investicije bodo upoštevana naslednja izhodišča:

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

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

7.5 Kadrovsko – organizacijska shema

Tabela 8: Kadri

Ime in priimek	Institucija	Strokovno področje dela
Franc Majcen	Občina Makole	Odgovorna oseba - župan
Erker Igor	Občina Makole	Direktor občinske uprave
Kopše Matjaž	Občina Makole	vodenje projektov, koordiniranje
Vantur Mojca	Občina Makole	vodenje projektov, koordiniranje

Za izvedbo investicije ni predvidene posebne organizacije. Investitorica Občina Makole je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta. Investicija ne predvideva novih zaposlitev.

7.6 Viri financiranja

Predvideva se sofinanciranje projekta iz sredstev Ministrstva za gospodarstvo in tehnologijo v skladu s 21. in 23. členom ZFO-1 v višini **135.541,00 EUR** nepovratnih sredstev, ter **65.086,00 EUR** povratnih (kreditnih) sredstev. Preostali del investicije v višini **265.523,00 EUR** bo krila Občina Makole z lastnimi sredstvi iz proračuna. Financiranje investicije se je pričelo v letu 2019 (projektna in druga dokumentacija) in se bo zaključilo v letu 2022.

Tabela 9: Viri financiranja po letih

		VREDNOST				SKUPAJ	DELEŽ (%)
		2019	2020	2021	2022		
	OBČINA MAKOLE	8.500,00	47.650,00	199.373,00	10.000,00	265.523,00	57,0 %
	MGRT – nepovratna sredstva	0,00	0,00	135.541,00	0,00	135.541,00	29,1 %
	MGRT – povratna (kreditna) sredstva	0,00	0,00	65.086,00	0,00	65.086,00	13,9 %
	SKUPAJ	8.500,00	47.650,00	400.000,00	10.000,00	466.150,00	100,0 %

7.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Investicija bo imela v svoji ekonomski dobi pozitiven vpliv na družbo. Družbene in ekonomske koristi, ki potrjujejo družbeno upravičenost investicije, so:

- povečana varnost,
- povečana pretočnost prometa na cestah
- nižji stroški vzdrževanja.

8 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Investicija nima primarno ekonomskega namena in značaja. Ne bo povzročala nedenarnih stroškov, ker ne degradira območja z arhitektonsko – urbanističnega vidika, prav tako projekt ni ekološko sporen. Investicija bo omogočila varnejšo in kakovostnejšo vožnjo ter boljšo dostopnost do gospodarskih in turističnih objektov, ki se javno tržijo. Posodobljena prometna infrastruktura bo pripomogla k višji kakovost bivanja in dela, k ohranjanju poseljenost in razvoju obravnavanega območja.

Projekt je primeren za realizacijo, kar potrjujejo njegovi učinki, ki se odražajo v preskrbi območja z ustrežno prometno infrastrukturo. Investicijska (potrebno je pripraviti še Investicijski program) in projektna dokumentacija in viri so zagotovljeni v višini, ki omogočajo čim hitrejši in nemoten začetek izvedbe projekta. Investicija ima velik pomen za ohranjanje poseljenosti in razvoj obravnavanega območja in regije.

Načrtovana naložba je ekonomsko upravičena na osnovi naslednjih kriterijev in meril:

- vlaganje v infrastrukturni objekt na manj razvitem področju, na katerem je infrastrukturni standard na izredno nizki ravni,
- vlaganje v področje, na katerem so naravne danosti ugodne vendar slabo izkoriščene, saj so na tem področju primerni pogoji za razvoj kmetijstva, obrti in turizma, dopolnilnih dejavnosti,...
- stroški rednega vzdrževanja ceste se po večjem vlaganju v obnovo ceste na enoto zmanjšajo, saj bodo v sklopu obnovitvenih del urejene bankine, odvodnjavanje,...
- izboljša se prometna varnost na cestišču,
- poveča se dostopnost do gospodarskih in turističnih objektov, ki se javno tržijo.

Koristi investicije se odražajo v pretežni meri v varnosti vseh udeležencev v prometu, izboljšanju bivalnih razmer prebivalcev in pogojev za razvoj območja ter prispevajo k urejenosti kraja.

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