



OBČINA
SLOVENSKA BISTRICA
O b č i n s k i s v e t

10. redna seja Občinskega sveta
dne 24. aprila 2024

Gradivo za 12. b. točko dnevnega reda

ZADEVA: Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt:
»UKREPI ZA POVEČANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V
MESTU SLOVENSKA BISTRICA«

Poročevalka:

Janja Mlaker, vodja Oddelka za okolje in prostor



O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA

O b č i n s k a u p r a v a
Oddelek za okolje in prostor

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
telefon: h.c. + 386 2 / 843 28 00, 843 28 30 **fax:** + 386 2 / 81 81 141 **e-mail:** obcina@slov-bistrica.si
uradna spletna stran <http://www.slovenska-bistrica.si>

Številka: MP/2024
Datum: 9. 4. 2024

O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA
O b č i n s k i s v e t

ZADEVA: Dokument identifikacije investicijskega projekta
»UKREPI ZA POVEČANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTU
SLOVENSKA BISTRICA«

I. PREDLAGATELJ

Župan dr. Ivan ŽAGAR

II. DELOVNO TELO PRISTOJNO ZA OBRAVNAVO

Odbor za okolje in urejanje prostora

III. VRSTA POSTOPKA

Enofazni

IV. PRAVNE PODLAGE ZA SPREJEM:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju Javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- Statut Občine Slovenska Bistrica (Uradni list RS, št. 79/19).

V. NAMEN IN CILJI SPREJEMA DOKUMENTA

Dokument obravnava investicijo v ureditev prometnih površin v mestu Slovenska Bistrica, ki bodo pripomogle k razvoju trajnostne mobilnosti na našem območju. Cestni promet ima največji delež emisij toplogrednih plinov iz prometa; zgolj avtomobili ustvarijo 12 % vseh emisij ogljikovega dioksida v EU. Ker je Slovenska Bistrica predvsem zaradi svoje ugodne prometne lege precej tranzitno območje, so prizadevanja za zmanjšanje motoriziranega prometa v mestu ter zmanjšanju izpustov nevarnih snovi v zrak eno od pomembnih področij ukrepanj.

Namen investicije sledi viziji izkoriščanja potencialov trajnostne mobilnosti, opredeljenih v Celostni prometni strategiji občine Slovenska Bistrica in Študiji izvedljivosti ukrepov trajnostne mobilnosti za Občino Slovenska Bistrica. Med drugim želi Občina Slovenska Bistrica z izvedbo investicije:

- Večati delež trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje;
- Izboljšati prometno varnost kolesarjev in pešcev;
- Uveljaviti kolesarjenje kot enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke,
- Kolesarjenje, tek in hojo pozicionirati kot uveljavljeno obliko rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste;
- Z uporabo trajnostne mobilnosti prispevati k izboljšanju zdravja občanov.

V sklopu investicije namerava investitor izvesti infrastrukturne ukrepe trajnostne mobilnosti, načrtovane v občinski celostni prometni strategiji, in sicer:

- Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce v dolžini 560 m ob Ljubljanski cesti;
- Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane v dolžini 266 m;
- Ureditev Kopališke ulice s površinami za pešce v dolžini 650 m;
- Ureditev kolesarskih povezav v dolžini 500 m ob Tomšičevi ulici.

VI. FINANČNE POSLEDICE

Vrednost obravnavane investicije znaša 1.607.795,99 € z DDV (stalne cene, april 2024) oz 1.662.461,06 € z DDV (tekoče cene). V skladu s 4. 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, je potrebno za investicijske projekte v vrednosti nad 1.500.000 pripraviti Dokument identifikacije investicijskega projekta in Investicijski program.

Občina Slovenska Bistrica bo investicijo prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2024-2028, ki se bo izvedel v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije s sredstvi Kohezijskega sklada v deležu 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.329.968,85 €.

Izvedba investicije je predvidena v letu 2025, Občina Slovenska Bistrica pa bo potrebna sredstva za izvedbo investicije zagotovila v proračunu Občine Slovenska Bistrica za leto 2025.

VII. PREDLOG SKLEPA

Občinskemu svetu predlagamo, da obravnava predloženo gradivo ter v kolikor ne bo pripomb, sprejme naslednji sklep:

SKLEP

Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrjuje Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) »UKREPI ZA POVEČANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTU SLOVENSKA BISTRICA«.

Investicija se uvrsti v Načrt razvojnih programov za obdobje 2023 - 2027.

Odobri se izvedba investicije.

Župana se pooblašča za morebitne naknadne spremembe investicijskega dokumenta ter za spremembe v načrtu razvojnih programov.

S spoštovanjem,

Pripravil:
Marko Pučnik

Vodja Oddelka za okolje in prostor:
Janja MLAKER

Priloga:

- DIIP »UKREPI ZA POVEČANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTU SLOVENSKA BISTRICA«



OBČINA SLOVENSKA BISTRICA
Kolodvorska ulica 10
2310 Slovenska Bistrica
Tel. 02/843 28 00
Spletna stran: <http://www.slovenska-bistrica.si>
E-naslov: obcina@slov-bistrica.si

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

za projekt:

UKREPI ZA POVEČANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTU SLOVENSKA BISTRICA



Dokument je 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).

Slovenska Bistrica, april 2024

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	3
2	NAVEDBA INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	4
3	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	5
	3.1 Podravska regija z občino Slovenska Bistrica	5
	3.2 Razlogi za investicijsko namero	9
4	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	10
	4.1 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije	10
	4.2 Preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami	10
5	PREDSTAVITEV VARIANT	13
	5.1 Varianta 1 – varianta z investicijo	13
	5.2 Varianta 2 - varianta brez investicije	17
	5.3 Izbor optimalne variante	17
6	VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	19
	6.1 Vrsta investicije	19
	6.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah	19
	6.3 Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah	20
7	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	22
	7.1 Predhodna idejna rešitev ali študija	22
	7.2 Opis lokacije	22
	7.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe	22
	7.4 Varstvo okolja	23
	7.5 Kadrovsko-organizacijska shema	23
	7.6 Predvideni viri financiranja	23
	7.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta	24

KAZALO TABEL IN SLIK

TABELA 1: INVESTITOR IN UPRAVLJAVEC PROJEKTA.....	4
TABELA 2: IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	4
TABELA 3: PREBIVALSTVO V PODRAVSKI REGIJI 2004–2023 (NA DAN 1. 1.).....	6
TABELA 4: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1. 1. 2023)	6
TABELA 5: BDP NA PREBIVALCA, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM TER NAJBOLJ IN NAJMANJ RAZVITO REGIJO, V OBDOBJU 2012-2022	7
TABELA 6: KRITERIJI ZA IZBOR OPTIMALNE VARIANTE IN NAVEDBA UGODNEJŠE VARIANTE GLEDE NA IZBRAN KRITERIJ	18
TABELA 7: DOSEŽENI REZULTATI PO POSAMEZNI VARIANTI.....	18
TABELA 8: INVESTICIJSKI STROŠKI PO STALNIH CENAH, APRIL 2024.....	19
TABELA 9: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE.....	19
TABELA 10: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE	20
TABELA 11: INVESTICIJSKI STROŠKI PO TEKOČIH CENAH	20
TABELA 12: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE	20
TABELA 13: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE.....	21
TABELA 14: ČASOVNI NAČRT AKTIVNOSTI PROJEKTA	22
TABELA 15: VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJE	24
SLIKA 1: PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA.....	5
SLIKA 2: PROMETNA INFRASTRUKTURA NA OBMOČJU OBČINE SLOVENSKA BISTRICA.....	8
SLIKA 3: OBMOČJE OBDELAVE OB REGIONALNI CESTI SLOVENSKA BISTRICA – POLJČANE	14
SLIKA 4: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB LJUBLJANSKI CESTI	15
SLIKA 5: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB KOPALIŠKI ULICI	16
SLIKA 6: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE V TOMŠIČEVI ULICI	17
SLIKA 7: PRIKAZ FINANČNE KONSTRUKCIJE.....	24

1 UVOD

Dokument obravnava investicijo v ureditev prometnih površin v mestu Slovenska Bistrica, ki bodo pripomogle k razvoju trajnostne mobilnosti na našem območju. Cestni promet ima največji delež emisij toplogrednih plinov iz prometa; zgolj avtomobili ustvarijo 12 % vseh emisij ogljikovega dioksida v EU. Ker je Slovenska Bistrica predvsem zaradi svoje ugodne prometne lege precej tranzitno območje, so prizadevanja za zmanjšanje motoriziranega prometa v mestu ter zmanjšanju izpustov nevarnih snovi v zrak eno od pomembnih področij ukrepanj.

Namen investicije sledi viziji izkoriščanja potencialov trajnostne mobilnosti, opredeljenih v Celostni prometni strategiji občine Slovenska Bistrica in Študiji izvedljivosti ukrepov trajnostne mobilnosti za občino Slovenska Bistrica. V sklopu investicije namerava investitor izvesti naslednje infrastrukturne ukrepe:

- Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce v dolžini 560 m ob Ljubljanski cesti;
- Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane v dolžini 266 m;
- Ureditev Kopališke ulice s površinami za pešce v dolžini 650 m;
- Ureditev kolesarskih povezav v dolžini 500 m ob Tomšičevi ulici.

Vrednost obravnavane investicije znaša 1.607.795,99 € z DDV (stalne cene, april 2024) oz. 1.662.461,06 € z DDV (tekoče cene). V skladu s 4. 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, je potrebno za investicijske projekte v vrednosti nad 1.500.000 pripraviti Dokument identifikacije investicijskega projekta in Investicijski program.

Občina Slovenska Bistrica bo investicijo prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2024-2028, ki se bo izvedel v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije s sredstvi Kohezijskega sklada v deležu 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.329.968,85 €. Izvedba investicije je predvidena v letu 2025, Občina Slovenska Bistrica pa bo potrebna sredstva za izvedbo investicije zagotovila v proračunu Občine Slovenska Bistrica za leto 2025.

2 NAVEDBA INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

TABELA 1: INVESTITOR IN UPRAVLJAVEC PROJEKTA

Naziv	OBČINA SLOVENSKA BISTRICA
Naslov	Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba	Dr. Ivan Žagar, župan
Žig in podpis	
Telefon	+386 (0) 2 843 28 00
Spletna stran	www.slovenska-bistrica.si
E-poštni naslov	obcina@slov-bistrica.si
Davčna številka	49960563
Matična številka	5884250

TABELA 2: IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Naziv	RAZVOJNO INFORMACIJSKI CENTER SLOVENSKA BISTRICA
Naslov	Trg svobode 5, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba	Tomaž Repnik, direktor
Žig in podpis	
Telefon	+386 (0) 2 843 02 46
Spletna stran	www.ric-sb.si
E-pošta	info@ric-sb.si
Davčna številka	72326018
Matična številka	1510045

3 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

3.1 Podravska regija z občino Slovenska Bistrica

Investicija se načrtuje na območju občine Slovenska Bistrica. Občina je locirana znotraj Podravske statistične regije, ki se uvršča 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: PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA



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) Cerkevjak, (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 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 678 naselij. V regiji je po podatkih Statističnega urada RS na dan 1.1.2023 živel 329.014 prebivalcev. Delež prebivalstva v strukturi prebivalstva Republike Slovenije je v zadnjih nekaj letih konstanten. Gostota prebivalstva v Podravski statistični regiji močno presega slovensko povprečje.

TABELA 3: PREBIVALSTVO V PODRAVSKI REGIJI 2004–2023 (NA DAN 1. 1.)

Leto	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Slovenija	1.996.433	1.997.590	2.003.358	2.010.377	2.025.866	2.032.362	2.046.976
Podravska reg.	319.426	319.114	319.235	319.706	321.781	322.900	323.343
Delež	16,00	15,97	15,93	15,90	15,88	15,89	15,79

Leto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Slovenija	2.050.189	2.055.496	2.058.821	2.061.085	2.062.874	2.064.188	2.065.895
Podravska reg.	323.119	323.534	323.238	323.328	323.356	321.493	322.043
Delež	15,76	15,74	15,70	15,69	15,68	15,57	15,59

Leto	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Slovenija	2.066.880	2.080.908	2.095.861	2.108.977	2.107.180	2.116.972
Podravska reg.	322.058	324.104	325.994	328.469	327.998	329.014
Delež	15,58	15,58	15,55	15,57	15,56	15,54

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

TABELA 4: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1. 1. 2023)

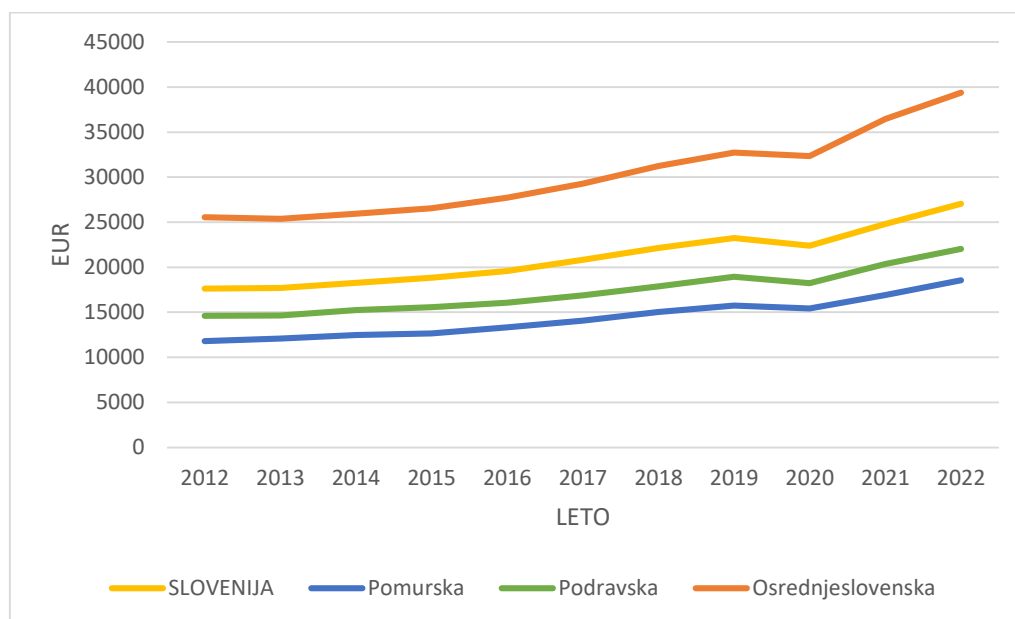
	Površina v km ²	Št. preb.	Preb./km ²
Slovenija	20.273	2.120.937	104,6
Podravska regija	2.170	329.753	152

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

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.

Gospodarska moč Podravske regije, merjena z BDP, je pod slovenskih povprečjem. V letu 2022 je bilo v Podravske regije ustvarjenega 12,7 % BDP države. BDP Podravja je znašal 22.045 € na prebivalca, kar predstavlja 81,5 % slovenskega povprečja.

TABELA 5: BDP NA PREBIVALCA, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM TER NAJBOLJ IN NAJMANJ RAZVITO REGIJO, V OBDOBJU 2012-2022



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Leta 2023 je bilo v Podravski regiji 132.155 delovno aktivnih prebivalcev, povprečna stopnja registrirane brezposelnosti pa je znašala 5,7 % (na državni ravni je znašala 5 %).

Občina Slovenska Bistrica leži na stičišču Pohorja, Haloz ter Dravsko - Ptujskega polja in velja za eno večjih občin v podravski regiji. Meji z občinami Lovrenc na Pohorju, Ruše, Hoče - Slivnica, Rače - Fram, Kidričevo, Majšperk, Makole, Poljčan, Slovenske Konjice, Oplotnica, Zreče. Razprostira se na 260,1 km² in nudi prostor 26.206 prebivalcem (Statistični urad RS, 2023).

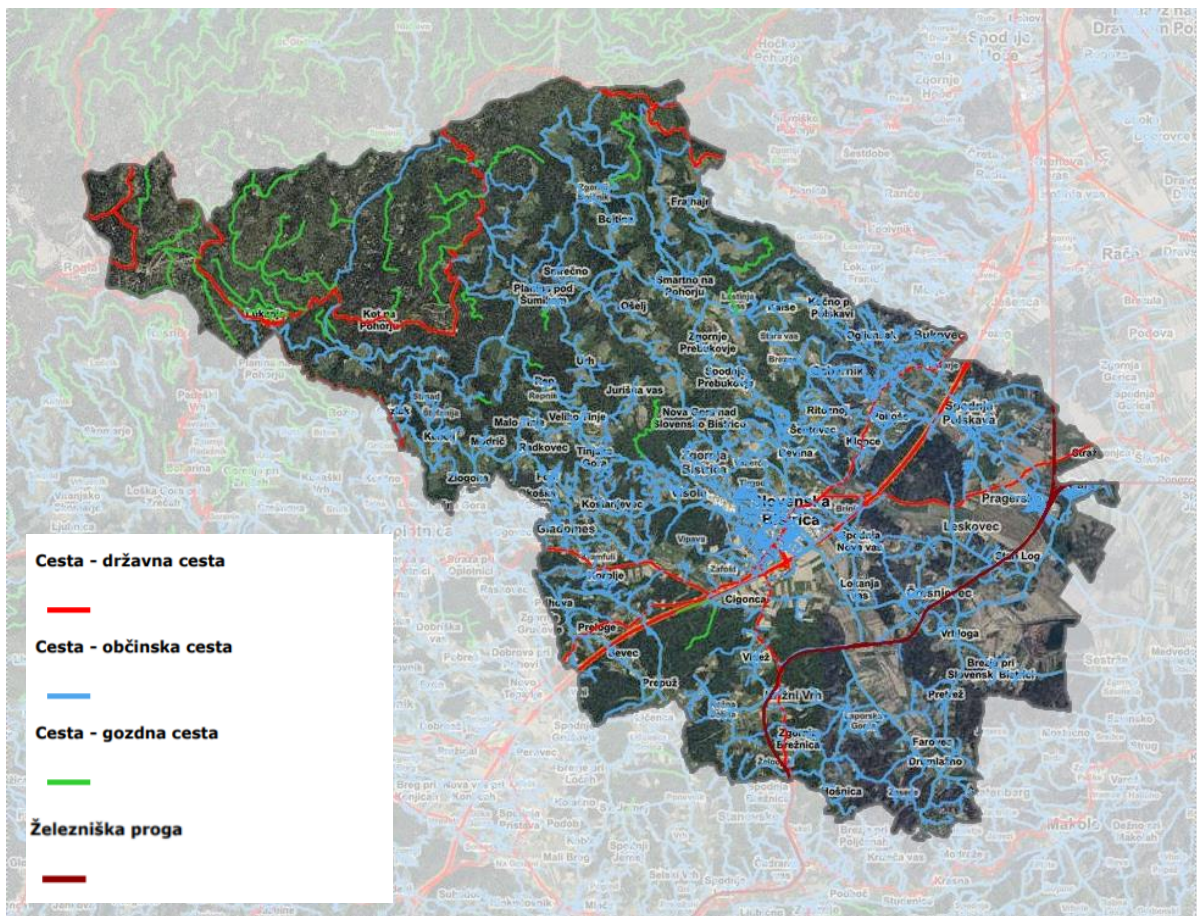
Gostota poseljenosti v občini je pod slovenskim povprečjem in znaša 100,12 prebivalcev/km². Stopnja registrirane brezposelnosti v občini znaša 4,8 % (ZRSZ, avgust 2022) in je pod slovenskim povprečjem, ki znaša 5,5 % v enakem obdobju. Povprečna mesečna neto plača je v avgustu 2022 znašala 1.245,21 €, kar je za dobrih 5 % nižje od slovenskega povprečja.

Koeficient razvitosti občine Slovenska Bistrica za leti 2024 in 2025, izračunan na podlagi Uredbe o metodologiji za določitev razvitosti občin za leti 2024 in 2025 (Ur.l.RS št. 132/23), znaša 1, s čimer se občina uvršča v povprečje razvitosti občin v Sloveniji.

Mesto Slovenska Bistrica predstavlja industrijsko, upravno in kulturno središče občine. Gospodarstvo je s svojimi dejavnostmi bistveni dejavnik razvoja in napredka v občini. Prevladuje predelovalna industrija, ki predstavlja 2/3 gospodarstva (proizvodnja kovinskih izdelkov s poudarkom na aluminiju, živilsko predelovalna industrija), sicer pa se cca. 25 % podjetij ukvarja z ne-storitvenimi dejavnostmi.

Na območju Občine Slovenska Bistrica se nahaja 662 km cest.

SLIKA 2: PROMETNA INFRASTRUKTURA NA OBMOČJU OBČINE SLOVENSKA BISTRICA



Vir: Prostorski informacijski sistem občin, 2024.

Občina Slovenska Bistrica ima zelo ugodno lokacijo. Občinsko središče leži ob osrednji slovenski avtocesti, ki povezuje ne samo Maribor in Ljubljano, temveč tudi sever in jug Evrope, s prometnimi vozlišči v bližini pa tudi njen vzhod in zahod. Ta lega omogoča ohranjanje in razvoj gospodarske aktivnosti, obenem pa dobra dostopnost do večjih zaposlovalnih središč (Maribor, Ljubljana) pomeni privlačnost za priseljevanje ljudi. Ob relativno nizkih cenah bivališč in odlični dostopnosti se posledično ustvarjajo obsežni dnevni migracijski tokovi.

Dostopnost javnega prevoza

Slovenska Bistrica nudi možnost javnega avtobusnega in železniškega prevoza. Na avtobusni postaji Slovenska Bistrica je na delovni dan v času šolskega pouka več kot sto postajnih dogodkov (prihodov/odhodov) avtobusov. Problem predstavlja precej necentralna lokacija postaje, še bolj pa je ta težava izrazita v primeru uporabe železniškega prometa, saj je železniška postaja Slovenska Bistrica od občinskega središča oddaljena dobre štiri kilometre.

Kolesarska infrastruktura

Kolesarska infrastruktura je pomanjkljiva in nepovezana, na delih, kjer ni kolesarskih poti, morajo kolesarji voziti po cestah, ki so prometno zelo obremenjene, kar precej zmanjšuje prometno varnost v prometu. Občina Slovenska Bistrica že več let dograjuje obstoječe kolesarske povezave v skladu z razpoložljivimi sredstvi.

V mestu Slovenska Bistrica je uporabnikom na voljo sistem izposoje javnih koles, ki je namenjen večanju deleža trajnostne mobilnosti, ob urejenih kolesarskih povezavah pa bi lahko bil precej bolje izkoriščen.

Z izgradnjo zahodne obvoznice in novih kolesarskih površin ob njej, se je vzpostavil sistem oz. osnova za vodenje kolesarjev iz jugozahodnega dela mesta do severovzhodnega. Načrtovane kolesarske povezave se bodo sistemsko navezoval na omenjeno omrežje in preko že obstoječih kolesarskih površin se bodo logično povezali spalni deli mesta z šolskim centrom in samim mestnim središčem.

Kakovost bivalnega okolja

Prebivalci so izpostavljeni hrupu, tresenju tal in stavb ter prašnim delcem in emisijam (na domovanjih in delovnih mestih, tudi v vrtcih in šolah) vzdolž glavnih cest. Kljub dokončanju zahodne obvoznice ni bistvenih zmanjšanj količine prometa v mestu in jih v bližnji prihodnosti tudi ni pričakovati. Negativne okoljske vplive je kratkoročno in srednjeročno možno lajšati le z ustreznimi ukrepi umirjanja prometa in uporabo trajnostnih oblik transporta.

Kazalniki zdravja

Aktiven življenjski slog lahko izjemno pripomore k izboljšanju zdravja ljudi. Ukrepi na področju varovanja zdravja ljudi v preteklih letih so postopoma pripomogli k izboljšanju dejavnikov tveganja na področju zdravja in preventive. V zadnjih nekaj letih sta se izboljšala kazalnika telesnega fitnesa otrok in prekomerne prehranjenosti otrok, nekoliko nad povprečjem pa še vedno ostaja kazalnik umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja (Vir: NIJZ, Zdravje v občini; 2023). Z omogočanjem pogojev za večanje deleža aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje ter z zmanjšanjem izpostavljenosti občanov onesnaženju, hrupu in tresljam zaradi cestnega prometa, si bo Občina Slovenska Bistrica še naprej prizadevala k izboljšanju zdravja prebivalcev.

3.2 Razlogi za investicijsko namero

Namen investicije sledi viziji izkoriščanja potencialov trajnostne mobilnosti, opredeljenih v Celostni prometni strategiji občine Slovenska Bistrica in Študiji izvedljivosti ukrepov trajnostne mobilnosti za občino Slovenska Bistrica. Med drugim želi Občina Slovenska Bistrica z izvedbo investicije:

- Večati delež trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje;
- Izboljšati prometno varnost kolesarjev in pešcev;
- Uveljaviti kolesarjenje kot enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke,
- Kolesarjenje, tek in hojo pozicionirati kot uveljavljeno obliko rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste;
- Z uporabo trajnostne mobilnosti prispevati k izboljšanju zdravja občanov.

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

4.1 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije

Cestni promet narašča, več se poraba goriv, povečuje se število nesreč, zastojev in količine emisij toplogrednih in strupenih plinov, ki vplivajo na poslabšanje zdravja. Trajnostna mobilnost v mestih je eden glavnih izzivov, s katerimi se spopadajo mesta v EU, in razlog za skrb številnih njenih državljanov. Med bolj trajnostno mobilnostjo v mestih ter gospodarsko rastjo in manjšim onesnaževanjem okolja obstaja tesna povezava.

Stopnja motorizacije¹ v občini Slovenska Bistrica je nad slovenskim povprečjem. Ob številu avtomobilov narašča tudi število kilometrov, ki jih vozniki v povprečju prevozimo, povečuje se je povprečna moč motorja, število vozil z dizelskimi motorji in število tovornih vozil. Po podatkih Ministrstva za okolje in prostor (2020) kar četrtno prevozov z osebni vozili opravimo na razdaljah, dolgih le 1,5 kilometra, nadaljnja polovica vseh voženj pa ni dolga niti 5 kilometrov (Slovenija znižuje CO₂, 2020). Področju mobilnosti je potrebno zato nameniti pozornost, ki zahteva strateški pristop k zmanjševanju negativnih posledic motoriziranega prometa, predvsem v mestih in na krajših razdaljah pa je prihodnost prometa v spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti.

Cilji investicije se navezujejo na cilje Programa evropske kohezijske politike na področju trajnostne mobilnosti, ki dajejo ključni poudarek zagotavljanju pogojev za večjo uporabo vseh oblik trajnostne mobilnosti. z investicijo želimo:

- Izboljšati kolesarske povezave in površine za pešce ter prometno varnost;
- Izboljšati navezave na urbano središče in s tem dostopnost do javnega prevoza;
- Predvsem za krajše poti zmanjšati uporabo avtomobilov, ki jih bo nadomestila uporaba kolesa ali hoja;
- Zmanjšati škodljive vplive motoriziranega prometa na okolje, s tem pa izboljšati kakovost življenja in zdravje prebivalcev.

Investicija zajema:

- Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce v dolžini 560 m ob Ljubljanski cesti;
- Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane v dolžini 266 m;
- Ureditev Kopališke ulice s površinami za pešce v dolžini 650 m;
- Ureditev kolesarskih povezav v dolžini 500 m ob Tomšičevi ulici.

4.2 Preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

Program Evropske kohezijske politike v obdobju 2021 – 2027 v Sloveniji (PEKP 21-27) kot glavne naložbene politike Evropske unije narekuje celostni pristop k trajnostnemu razvoju lokalnih območij.

¹ Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev

Investicija predstavlja ukrep za spodbujanje trajnostne mobilnosti na lokalni ravni, ki se zagotavlja s sredstvi Kohezijskega sklada, načrtovanih v okviru prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in poveztljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in čezmejno mobilnostjo«.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 je temeljni dokument za usmerjanje prostorskega razvoja države. Z njim opredeljujemo dolgoročne strateške cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru, ki bodo podlaga za usklajeno delovanje vseh deležnikov, ki sooblikujemo prostor in tako neposredno vplivamo na raven kakovosti življenja v državi.

Aktivnosti so usmerjene k doseganju prostorske kohezije, k celovitemu reševanju prostorsko razvojnih izzivov, k trajnostnemu razvoju urbanih območij in podeželja; upoštevanju zahtev in potreb specifičnih območij; k medsebojni usklajenosti ciljev in ukrepov javnih politik z učinki na prostorski razvoj; k doseganju gospodarskih, okoljskih in družbenih ciljev, ki so osnovani na prostorskih potencialih območij in z njimi skladni; učinkoviti, trajnostni in inovativni rabi virov ter postopnem prehodu iz normativnega na participativen model upravljanja prostora.

Investicija še posebej prispeva k naslednjim ciljem Strategije prostorskega razvoja Slovenije:

- Cilj 1: Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralno družbo, v okviru katerega si prizadevamo za zmanjševanje potreb po dnevni mobilnosti in krajšanju transportnih poti ter tako prispevamo k blaženju podnebnih sprememb;
- Cilj 3: Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih; gre za prizadevanja po krožnih načelih utemeljenemu upravljanju virov, ohranjanju zelenih površin in raščenih tal kot pomembnih blažilcev vplivov podnebnih sprememb, blaženju vplivov hrupa in preskrbo s svežim zrakom. Pri tem ima pomembno funkcijo izboljšanje trajnostne mobilnosti kot osnovnega koncept udobne, učinkovite, zdrave in okolju prijazne dostopnosti v mestih in drugih naseljih.

Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027 je temeljni strateški razvojni dokument na regionalni ravni, ki opredeljuje razvojne usmeritve na gospodarskem, socialno-družbenem, okoljskem in prostorskem področju regije. Na osnovi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa.

RRP 2021-2027 opredeljuje ključne razvojne cilje regije, h katerim bodo usmerjeni ukrepi za doseganje razvojnega preboja Podravja v obdobju od 2021 do 2027. Predmetna investicija je skladna s 2. razvojnim ciljem RRP 2021-2027 Podravske regije, to je *Nizkoogljična in bolj zelena regija*, v okviru katerega naslavljam o izzive trajnostnega upravljanja z naravnimi viri, ki predvideva večanje uporabe trajnostne mobilnosti in zmanjšanje količine izpustov toplogrednih plinov. Prav t ako investicija prispeva k 3. razvojnemu cilju programa, to je *Bolj povezana regija*, v okviru katerega si bomo prizadevali za povečanje prometne povezanosti in dostopnosti znotraj regije, ki je ključna za uspešen razvoj gospodarstva in skladen regionalen razvoj.

Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica - S celostnim prometnim načrtovanjem želi Občina Slovenska Bistrica postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k:

- boljši kakovosti bivanja v občini;
- gospodarskemu razvoju;
- izboljšanju zdravja;
- izboljšani mobilnosti in dostopnosti;

- vključitvi deležnikov in širše javnosti v kompleksna razvojna vprašanja in s tem k bolj transparentnemu odločanju;
- učinkovitejšemu dostopu do sredstev.

Najpomembnejši cilji CPS se navezujejo na zagotavljanje visoke ravni prometne varnosti, izboljšanje prometnih površin, ki omogočajo mobilnost ranljivejših skupin prebivalcev (invalidi, starejši, otroci, ekonomsko in socialno bolj ogroženi), uravnoteženje potovalnih navad prebivalcev s povečanjem deleža trajnostnih oblik mobilnosti, omogočanje kakovostne dostopnosti vseh območij občine ter dvig privlačnosti prometnih površin.

5 PREDSTAVITEV VARIANT

5.1 Varianta 1 – varianta z investicijo

Investitor je različne variante investicije, v smislu njenega obsega in izvedbenih alternativ, presojal s stroškovnega in funkcionalnega vidika ter z vidika možnosti zagotavljanja potrebnih virov financiranja.

Varianta z investicijo za investitorja predstavlja stroške, kot jih obravnava ta DIIP. Vsi tehnični podatki in opisi v tem DIIP so povzeti iz tehničnih poročil, ki so zajeta v naslednji dokumentaciji.:

- Projektna naloga za Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici (Geotada d.o.o., 2024);
- Projektna naloga za ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti (Tehno inženirski biro d.o.o., 2023);
- PZI za Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane (Tehno inženirski biro d.o.o., 2021);
- Projektna naloga za izdelavo dokumentacije PZI za ureditev Kopališke ulice (Mikec d.o.o., 2024).

1. IZGRADNJA PLOČNIKA IN KOLESARSKÉ POTI OB REGIONALNI CESTI SLOVENSKA BISTRICA – POLJČANE

Predvidena je izgradnja pločnika za pešce in površine s kolesarskim pasom in pasom za pešce ob levi strani regionalne ceste R1-219/1236 Slovenska Bistrica – Poljčane od km 0+333 do km 0+599.

Pri prečkanju javne poti JP 940421 proti cestni bazi Slovenska Bistrica je potrebno urediti križišče regionalne ceste in občinske ceste skladno s pravilniki ter urediti prehod za pešce. Obstoječi pločnik na levi strani regionalne ceste se podaljša do križišča regionalne ceste in občinske ceste. Na južni strani meje obdelave pa se pločnik naveže na obstoječe stanje tako vzdolžno kot niveletno.

Na severni strani meje obdelave se projekt začne pred mostom čez A1 Slovenska Bistrica – Slovenske Konjice. Od križišča regionalne ceste in občinske ceste se ob levi strani regionalne ceste predvidi površina s kolesarskim pasom in pasom za pešce. Ker površina s kolesarskim pasom in pasom za pešce potekata na brežini nasipa nadvoza, bo potrebna izgradnja opornega zidu.

Pločnik in površina s kolesarskim pasom in pasom za pešce bo ločen od vozišča s tipskim betonskim robnikom 15/25 cm. Robnik je dvignjen od roba vozišča za 12 cm. Ob zunanjem robu površine s kolesarsko stezo in stezo za pešce se predvidi AB podporni zid ob pločniku pa tipski betonski robnik 8/25 cm (pogreznjena izvedba).

Pločnik in površina s kolesarskim pasom in pasom za pešce se predvidi z 2,0% prečnim padcem proti vozišču. Zaradi izgradnje se ne zoži obstoječe vozišče.

Niveleta pločnika in površine s kolesarskim pasom in pasom za pešce se prilagodi niveleti obstoječega vozišča.

Od profila PO – P12 in B1 - B5 se odvodnjavanje vrši preko točkovnih cestnih požiralnikov z vtokom pod robnikom in enim točkovnim cestnim požiralnikom z vtokom v asfaltirani muldi, z končnim iztokom po betonski kanaleti v novi prestavljeni jarek ob JP 940421. Pri iztoku v betonsko kanaletu se izvede betonska iztočna glava, oblikovana pod naklonom brežine.

Od profila P12 – P15, kjer je obstoječe vozišče ceste usmerjeno v stran od predvidenega pločnika, se območje odvodnjava v obstoječ meteorni sistem, ki se vrši preko obstoječe asfaltirane mulde.

Prometna ureditev obsega vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo, ki je razvidna iz ustreznih načrtov.

Površine ob pločniku se splanjajo, humusirajo in zasejejo s travnim semenom.

SLIKA 3: OBMOČJE OBDELAVE OB REGIONALNI CESTI SLOVENSKA BISTRICA – POLJČANE



Vir: Tehno Inženirski Biro d.o.o.

2. KOLESARSKA POVEZAVA S HODNIKOM ZA PEŠČE OB LJUBLJANSKI CESTI

Dograditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob regionalni cesti R2-430/0275 Slovenska Bistrica je predvidena od 2.0 do 2.5+060 ter ureditev pločnika in AP ob desni strani regionalne ceste R2-430/0275 Slovenska Bistrica od km 2+270 do 02+442.

Rekonstrukcija obstoječih obojestranskih pločnikov se predvidi v širini 3,20 m na katerem bo pas za kolesarje in pas za pešce ločen z ločilno črto. Obstoječe vozišče se ohrani in se ne spreminja. Ohranijo se tudi tipski betonski robniki 15/25 cm ob robovih regionalne ceste.

Ureditev zajema:

- Izgradnjo obojestranskega pločnika v dolžini 560 m,
- Prilagoditev dostopov k posameznim objektom ob cesti,
- Ureditev priključkov obstoječih odcepov,
- Ureditev avtobusnega postajališča,
- Prometno ureditev obravnavane trase.

Predvidena je ureditev obojestranskih kolesarskih površin od 2.0 do 2.5+060 ter pločnika od obstoječega pločnika desni strani cestišča lociranega od uvoznega priključka na bencinsko črpalko v km 2+270 do km 2+442 do obstoječega pločnika v km 2+442. Predvidi se razširitev obstoječih ter manjkajočih pločnikov, pri čemer je potrebno upoštevati varovalne širine in minimalne standarde prečnih profilov predpisanih z zakonodajo. Pri projektiranju je zraven aktualne zakonodaje potrebno upoštevati tudi »Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. Predvideti je potrebno klančine za kolesarje v razmerju 1:20, razširiti oz. uredi pogreznjene robnike za invalide, umestiti taktilne označbe v skladu s TSC

Odvodnjavanje območja ostaja obstoječe in se ne spreminja.

Obstoječo ter predvideno prometno signalizacijo in prometno opremo je potrebno predvideti tako, da ne bo ovirala kolesarjev in pešcev ter, da bo pravočasno vidna.

Predvideti je potrebno zamenjavo poškodovanih in dotrajanih prometnih znakov in opreme ter postavitve morebitnih novih prometnih znakov in opreme. Urediti je potrebno ustrezne označbe na vozišču.

SLIKA 4: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB LJUBLJANSKI CESTI



Vir: Tehno Inženirski Biro d.o.o.

3. UREDITEV KOPALIŠKE ULICE

Ureditev Kopališke ulice (JP 940011) je predvidena od križišča s Kraigherjevo ulico do parkirišča za kamione pri tovarni Impol v dolžini cca. 650 m. Predvidi se umestitev pločnikov v skladu s TSPI-PGV.03.320:2023 Površine za pešce, pri čemer je potrebno upoštevati varovalne širine in minimalne standarde prečnih profilov predpisanih z zakonodajo. Predvidi se umestitev grbine trapezne oblike na

območju nivojskega križišča (dvignjena ploščad) na križišču s Kraigherjevo ulico ob OŠ Pohorskega odreda v skladu s TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa.

Odvodnjavanje območja obdelave se uredi preko ustreznih požiralnikov. V zbirno karto komunalnih vodov je potrebno vrisati vse obstoječe in predvidene komunalne vode ter izdelati načrte potrebnih zaščit oz. prestavitvev.

Obstoječo ter predvideno prometno signalizacijo in prometno opremo je potrebno predvideti tako, da ne bo ovirala kolesarjev in pešcev ter, da bo pravočasno vidna.

Predvideti je potrebno zamenjavo poškodovanih in dotrajanih prometnih znakov in opreme ter postavitvev morebitnih novih prometnih znakov in opreme. Urediti je potrebno ustrezne označbe na vozišču v skladu s TSC 02.401:2010 Označbe na voziščih oblika in mere.

SLIKA 5: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB KOPALIŠKI ULICI



Vir: Mikec, d.o.o.

4. UREDITEV KOLESARSKIH POVEZAV OB TOMŠIČEVI ULICI

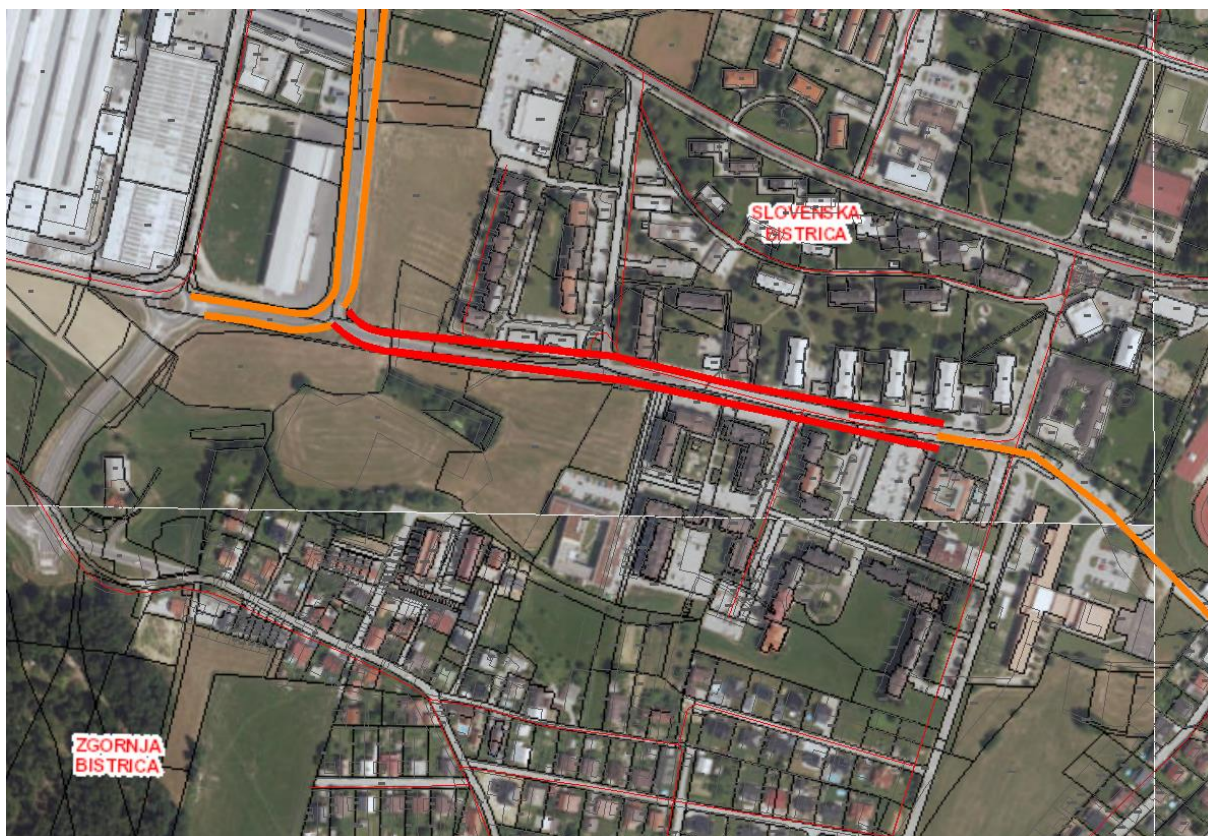
V dolžini 500 m od obstoječih kolesarskih površin med LC 440671 in JP 940141 se uredijo kolesarske površine na način, da se razširi obstoječe pločnike in uredi kolesarski pas na pločniku. Pri umestitvi kolesarskega pasu je potrebno predvideti predpisan varnostni odmik od vozišča glede na projektno hitrost, urediti je potrebno prehode za kolesarje, ki se morajo ustrezno označiti in osvetliti. Pri prehodih preko ceste oz. skupinskih cestnih priključkih je potrebno izvesti klančine v razmerju min 1:20, oz. urediti denivelirane prehode. Obstoječe pokrove požiralnikov je potrebno po potrebi zamenjati z ravnimi. Predvideti je potrebno predpisane odmike kolesarskih površin od parkirnih mest.

Začetek in zaključek novega kolesarskega pasu je potrebno logično in varno navezati na obstoječe kolesarske površine.

Ker gre za območje, kjer je prisotnosti najbolj ranljivih udeležencev v prometu (bližina šol), je potrebno zagotoviti dodatne ukrepe za povečanje varnosti kolesarjev. Obstoječa cestna razsvetljava se prestavi na način, da je zagotovljen predpisan odmik od kolesarskih površin - 0,25 m.

Obstoječa neustrezna prometna signalizacija se zamenja ter po potrebi postavi nova v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah.

SLIKA 6: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE V TOMŠIČEVI ULICI



Vir: Geotada, d.o.o.

5.2 Varianta 2 - varianta brez investicije

Ta varianta ne pripomore k izvajanju ukrepov in ciljev, ki smo si jih zadali na področju trajnostnega razvoja tako na lokalni ravni, kot tudi na nacionalni in širše.

Znanstveniki ocenjujejo, da je za stabilno podnebje še sprejemljiv povprečen izpust na prebivalca okrog dve toni CO₂ na leto. V tem trenutku je ta količina nekajkrat večja (Slovenija znižuje CO₂, 2020). Projekcije prometnega modela v Slovenski Bistrici ob predpostavkah uspešne gospodarske in doseljevalne politike ter vsesplošne rasti individualnega motoriziranega prometa za obdobje 2030–2040 napovedujejo neobvladljive količine prometa v mestu (CPS občine Slovenska Bistrica). Naša ključna naloga je celosten pristop pri načrtovanju prometa in mobilnosti, s katerim si prizadevamo rešiti izzive na področju prometa in mobilnosti ter prispevati k ključnim razvojnim potencialom. Trajnostna mobilnost je eden od pogojev za trajnostni razvoj in ima izjemen pomen za ohranjanje zdravega bivalnega okolja in blaženje podnebnih sprememb.

5.3 Izbor optimalne variante

Pri izboru optimalne variante smo upoštevali kriterije, podane v tabeli 6.

TABELA 6: KRITERIJI ZA IZBOR OPTIMALNE VARIANTE IN NAVEDBA UGODNEJŠE VARIANTE GLEDE NA IZBRAN KRITERIJ

Kriterij	Ugodnejša varianta
Stroški izvedbe posamezne variante	Ugodnejša je varianta 2, saj ne povzroča nikakršnih investicijskih stroškov.
Doseganje ciljev investicije	Ugodnejša je varianta 1, saj v primeru variante brez investicije njeni cilji niso nikoli doseženi.
Dinamika financiranja investicije	Ker varianta 2 ne predvideva nobene dinamike financiranja, je za investitorja primernejša varianta 1.
Učinkovitost investicije, merjena s hitrostjo izvedbe investicije	Ugodnejša je varianta 1, ki predvideva dokončanje aktivnosti v letu 2025 in s tem uresničevanje akcijskega načrta Celostne prometne strategije občine Slovenska Bistrica in s tem povezanih učinkov. Pri varianti 2 tega učinka ne moremo nikoli doseči.
Vpliv na okolje	Ugodnejša je varianta 1, ki bo omogočila izboljšanje stanja okolja, zmanjšanje nevarnih izpustov in hrupa, zaradi česar bo imela za okolje pozitivne učinke.
Vpliv na zdravje	Varianta 1 ima pozitivne učinke na zdravje ljudi zaradi izboljšanja kakovosti zraka ter zaradi povečanja števila pešcev, kolesarjev in njihove telesne aktivnosti.
Ekonomska upravičenost investicije	Varianta 1 ima širše družbene koristi za območje občine in širše. S tem izkazuje ekonomsko upravičenost investicije in je za investitorja primernejša.

TABELA 7: DOSEŽENI REZULTATI PO POSAMEZNI VARIANTI

	Doseženi rezultat
Varianta 1	5
Varianta 2	1

Investitor se na podlagi meril odloča za varianto 1, to je varianta z investicijo.

6 VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

6.1 Vrsta investicije

Investicija zajema ureditev obstoječe javne prometne infrastrukture, ki je v lasti Občine Slovenska Bistrica.

6.2 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah

Investicijski stroški so ocenjeni na podlagi projektantskih predračunov, ki so bili izdelani aprila 2024.

TABELA 8: INVESTICIJSKI STROŠKI PO STALNIH CENAH, APRIL 2024

Vrsta stroška	2025		
	Znesek brez DDV	DDV	Znesek z DDV
Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti	208.882,74	45.954,20	254.836,94
Cestna razsvetljava Ljubljanska cesta	35.804,95	7.877,09	43.682,04
Izgradnja pločnika in kolesarske poti ob levi strani regionalne ceste R1-219/12136 Slovenska Bistrica - Poljčane	421.034,82	92.627,66	513.662,48
Ureditev Kopališke ulice	320.000,00	70.400,00	390.400,00
Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici	300.000,00	66.000,00	366.000,00
Strokovni nadzor	32.143,06	7.071,47	39.214,53
Skupaj	1.317.865,57	289.930,42	1.607.795,99

Skladno z najavo objave Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2024 – 2028, ki jo je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, so do sofinanciranja upravičeni stroški gradnje, stroški opreme, stroški gradbenega nadzora in davek na dodano vrednost. Neupravičenih stroškov nimamo.

TABELA 9: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE

Vrsta stroška	2025		
	Znesek brez DDV	DDV	Skupaj upravičeni stroški
Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti	208.882,74	45.954,20	254.836,94
Cestna razsvetljava Ljubljanska cesta	35.804,95	7.877,09	43.682,04
Izgradnja pločnika in kolesarske poti ob levi strani regionalne ceste R1-219/12136 Slovenska Bistrica - Poljčane	421.034,82	92.627,66	513.662,48
Ureditev Kopališke ulice	320.000,00	70.400,00	390.400,00
Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici	300.000,00	66.000,00	366.000,00
Strokovni nadzor	32.143,06	7.071,47	39.214,53
Skupaj	1.317.865,57	289.930,42	1.607.795,99

TABELA 10: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE

Vrsta stroška	2025		
	Znesek brez DDV	DDV	Skupaj neupravičeni stroški
Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti	0,00	0,00	0,00
Cestna razsvetljava Ljubljanska cesta	0,00	0,00	0,00
Izgradnja pločnika in kolesarske poti ob levi strani regionalne ceste R1-219/12136 Slovenska Bistrica - Poljčane	0,00	0,00	0,00
Ureditev Kopališke ulice	0,00	0,00	0,00
Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici	0,00	0,00	0,00
Strokovni nadzor	0,00	0,00	0,00
Skupaj	0,00	0,00	0,00

6.3 Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah

Za preračun vrednosti investicijskega projekta iz stalnih cen v tekoče cene smo upoštevali dinamiko investicijskih vlaganj na podlagi oblikovanega časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta. Za stroške, ki bodo nastali v letu 2025 so vrednosti preračunane iz stalnih v tekoče cene na osnovi podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2024, ki jo je izdelal UMAR. Ta predvideva inflacijo v višini 3,4 %.

TABELA 11: INVESTICIJSKI STROŠKI PO TEKOČIH CENAH

Vrsta stroška	2025		
	Znesek brez DDV	DDV	Znesek z DDV
Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti	215.984,75	47.516,65	263.501,40
Cestna razsvetljava Ljubljanska cesta	37.022,32	8.144,91	45.167,23
Izgradnja pločnika in kolesarske poti ob levi strani regionalne ceste R1-219/12136 Slovenska Bistrica - Poljčane	435.350,00	95.777,00	531.127,00
Ureditev Kopališke ulice	330.880,00	72.793,60	403.673,60
Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici	310.200,00	68.244,00	378.444,00
Strokovni nadzor	33.235,93	7.311,90	40.547,83
Skupaj	1.362.673,00	299.788,06	1.662.461,06

TABELA 12: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE

Vrsta stroška	2025		
	Znesek brez DDV	DDV	Skupaj upravičeni stroški
Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti	215.984,75	47.516,65	263.501,40

Cestna razsvetljava Ljubljanska cesta	37.022,32	8.144,91	45.167,23
Izgradnja pločnika in kolesarske poti ob levi strani regionalne ceste R1-219/12136 Slovenska Bistrica - Poljčane	435.350,00	95.777,00	531.127,00
Ureditev Kopališke ulice	330.880,00	72.793,60	403.673,60
Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici	310.200,00	68.244,00	378.444,00
Strokovni nadzor	33.235,93	7.311,90	40.547,83
Skupaj	1.362.673,00	299.788,06	1.662.461,06

TABELA 13: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE

Vrsta stroška	2025		
	Znesek brez DDV	DDV	Skupaj neupravičeni stroški
Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti	0,00	0,00	0,00
Cestna razsvetljava Ljubljanska cesta	0,00	0,00	0,00
Izgradnja pločnika in kolesarske poti ob levi strani regionalne ceste R1-219/12136 Slovenska Bistrica - Poljčane	0,00	0,00	0,00
Ureditev Kopališke ulice	0,00	0,00	0,00
Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici	0,00	0,00	0,00
Strokovni nadzor	0,00	0,00	0,00
Skupaj	0,00	0,00	0,00

7 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

7.1 Predhodna idejna rešitev ali študija

Vsebina Dokumenta identifikacije investicijskega projekta je skladna z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/06 in 54/10).

Strokovne podlage za pripravo DIIP so:

- Projektna naloga za Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici (Geotada d.o.o., 2024);
- Projektna naloga za ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob Ljubljanski cesti (Tehno Inženirski Biro d.o.o., 2023);
- PZI za Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane (Tehno Inženirski Biro d.o.o., 2021);
- Projektna naloga za izdelavo dokumentacije PZI za ureditev Kopališke ulice (Mikec d.o.o., 2024).

7.2 Opis lokacije

Investicija se bo izvajala v podravski regiji, občini Slovenska Bistrica, v naselju Slovenska Bistrica.

Prostorski akti, ki veljajo na območju gradnje, so:

- Prostorske sestavine planskih aktov občine: Dolgoročni plan- prostorski del- občine Slovenska Bistrica za obdobje 1986-2000, dopolnjen 2003 (Uradni list RS, št. 42/92, 35/94, 41/97, 72/99, 59/03, 131/2004, 47/06 in 53/11);
- Odlok o začasnih prostorskih ureditvenih pogojih za centralna naselja v Občini Slovenska Bistrica in mesto Slovenska Bistrica (uradno prečiščeno besedilo) (Uradni list RS, št. 91/15, 15/16, 74/16, 69/17 in 48/18).

Območja obdelave so bila grafično prikazana v poglavju 5.1.

7.3 Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

Skupni investicijski stroški po tekočih cenah so ocenjeni na 1.662.461,06 € z DDV.

Izvedba investicije se načrtuje v letu 2025 in se bo zaključila najkasneje do konca leta 2025.

TABELA 14: ČASOVNI NAČRT AKTIVNOSTI PROJEKTA

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
PRIPRAVLJALNA DELA		
Izdelava investicijske dokumentacije	04/2024	05/2024
Izdelava projektne dokumentacije	07/2022	09/2024
Prijava na javni poziv in odobritev sofinanciranja	04/2024	08/2024
IZVEDBENA DELA		

Izvedba javnega naročila in izbira izvajalca GOI del	10/2024	12/2024
Izvedba GOI del	04/2025	11/2025
Končni prevzem	11/2025	12/2025

7.4 Varstvo okolja

Promet povzroča številne obremenitve za ljudi in okolje, ki so posledica izpustov v zrak, pretoka materialov in porabe zemljišč za potrebe infrastrukture. Vpliva na poslabšanje kakovosti zraka, višjo raven hrupa in povečano razdrobljenost zemljišč oz. habitatov. Klasičen promet negativno vpliva na zdravje ljudi in povzroča izgubo biotske raznovrstnosti. Z večanjem deleža trajnostne mobilnosti bo imel projekt številne pozitivne učinke na okolje.

Morebitno nastali negativni vplivi na okolje bodo odpravljeni na stroške povzročitelja. Pri načrtovanju in izvedbi investicije bodo upoštevani naslednji okoljski omilitveni ukrepi:

- učinkovitost izrabe naravnih virov (učinkovita raba vode in surovin),
- okoljska učinkovitost (uporaba kvalitetnih, okolju nenevarnih materialov, uporaba optimalnih tehnik, kontrolirano ravnanje z gradbenimi odpadki),
- trajnostna dostopnost (uporabe strojev in transportnih vozil, prijaznih okolju; optimizacija gradbenih in transportnih poti).

7.5 Kadrovsko-organizacijska shema

Za potrebe priprave projekta in izvedbe investicije bo oblikovana projektna skupina, ki razpolaga z ustreznimi izkušnjami in znanjem. Vsi vključeni v pripravo in izvedbo projekta bodo ves čas skrbeli za kakovostno in količinsko ustrezno izvedbo aktivnosti.

V času izvajanja del se bodo vršile redne koordinacije med izvajalcem del in vodjo projekta. Za sofinancerja se bodo pripravila poročila na način, določen v sklenjeni pogodbi, ob zaključku leta in zaključku investicije pa se bo pripravilo letno in končno poročilo. Morebitna odstopanja od plana tehnične izvedbe ter njihovi razlogi se bodo ugotavljali na podlagi poročil izvajalca ter iskale možne rešitve z uskladitvijo izvedbe. Najkasneje v 30 dneh po zaključku gradnje bo izdelano končno poročilo.

Skrbnik pogodbe bo zagotavljal:

- spremljanje stroškov investicije,
- spremljanje uresničevanja namena,
- izvedbo postopkov za morebitne potrebne spremembe in dopolnitve pogodbe o financiranju,
- spremljanje doseganja načrtovanih učinkov in poročanje o doseženih učinkih,
- obveščanje in informiranje javnosti v skladu z navodili.

7.6 Predvideni viri financiranja

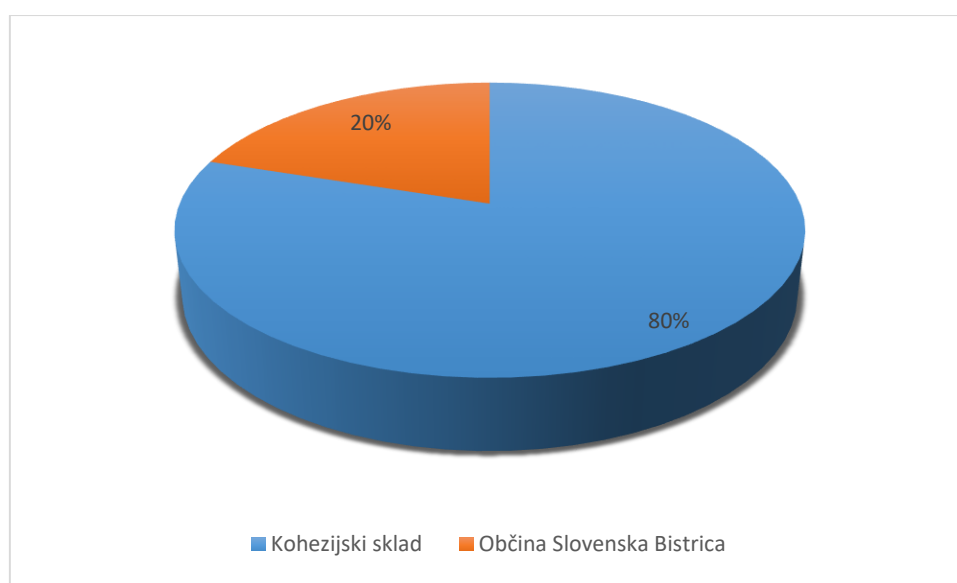
Občina Slovenska Bistrica bo investicijo prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2024-2028, ki se bo izvedel v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije s sredstvi Kohezijskega sklada v

deležu 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.329.968,85 €. Izvedba investicije je predvidena v letu 2025, Občina Slovenska Bistrica pa bo potrebna sredstva za izvedbo investicije zagotovila v proračunu Občine Slovenska Bistrica za leto 2025.

TABELA 15: VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJE

	2025		Skupaj
	Znesek brez DDV	DDV	
Kohezijski sklad	1.090.138,40	239.830,45	1.329.968,85
Občina Slovenska Bistrica	272.534,60	59.957,61	332.492,21
Skupaj	1.362.673,00	299.788,06	1.662.461,06

SLIKA 7: PRIKAZ FINANČNE KONSTRUKCIJE



7.7 Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oziroma ekonomska upravičenost projekta

Obravnavana investicija nima ekonomskega namena in značaja, ampak predstavlja specifičen projekt, ki nima ustreznih meril za ocenjevanje ekonomičnosti naložbe. Upravičenost investicije določajo že sami cilji investicije in jo z ekonomskimi kazalci težko merimo. Izboljšanje prometne infrastrukture, ki je namenjena trajnostnim oblikam mobilnosti, ima širše družbene koristi, ki se kažejo predvsem v zmanjševanju negativnih posledic motoriziranega prometa na okolje in zdravje ljudi in presegajo stroške za njeno izvedbo.

8 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

Glede na širši družbeni pomen investicije in z njo povezanih koristi, se investitor odloča, da se s projektom nadaljuje. Za potrebe izvedbe investicije je potrebno izdelati še dodatno investicijsko in projektno dokumentacijo.

INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA:

Glede na vrednost investicije je potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) pripraviti še investicijski program.

PROJEKTNA DOKUMENTACIJA:

Investitor je v fazi pridobivanja projektne dokumentacije PZI za del investicije, ki se nanaša na ureditev Kopališke in Tomšičeve ulice. Izdelava bo predvidoma zaključena do avgusta 2024, druga dokumentacija za izvedbo investicije ni potrebna.