



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

11. redna seja občinskega sveta
dne 30. maja 2024

Gradivo za 10. c) točko dnevnega reda

ZADEVA: Novelacija Investicijskega programa (IP) za projekt »Izgradnja kolesarske poti ob LC 440101 Pečke – 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: 13.5.2024

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

ZADEVA: Novelacija Investicijskega programa (IP) za projekt »Izgradnja kolesarske poti ob LC 440101 Pečke – 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 (Ur.l.RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- Statut Občine Slovenska Bistrica (Ur.l.RS, 79/19).

V. NAMEN IN CILJI SPREJEMA DOKUMENTA

Dokument obravnava investicijo v izgradnjo kolesarske poti ob LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica v skupni dolžini 2.870 m, in sicer od lokacije pod avtocesto A1 do železniške postaje Slovenska Bistrica. Predvidena je izgradnja asfaltirane kolesarske poti širine 3 m z obojestransko bankino ter z zatravitvijo med bankino steze in bankino cestišča, širine 1,5 m. V sklopu izvedbe kolesarske poti je predvidena tudi izgradnja novega mostu za kolesarje čez potok Ložnica in ureditev javne razsvetljave. Novo zgrajena kolesarska steza se bo v mestu Slovenska Bistrica navezala na obstoječe kolesarske povezave v območju podjetniško obrtne cone Slovenska Bistrica.

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l.RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) določa, da je potrebno investicijski program ustrezno spremeniti in dopolniti (novelirati) v primeru, ko se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega programa (na primer sprememba tehnologije, časovnega načrta izvedbe, virov financiranja, sprememb na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa, če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 20 odstotkov ocenjene vrednosti projekta. Novelacijo investicijskega programa potrdi investitor po postopku, predpisanem za investicijski program.

Dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program sta bila izdelana v maju 2020 in bila potrjena na 9. redni seji občinskega sveta Občine Slovenska Bistrica dne 11.6.2020.

Predhodno izdelana investicijska dokumentacija je predvidevala sofinanciranje stroškov investicije z nepovratnimi sredstvi Eko sklada za ukrepe trajnostne mobilnosti v letu 2020, ki pa niso bila odobrena. V analizi izvedljivosti, ki je bila izdelana v okviru priprave investicijskega programa, je navedeno, da se bo v primeru, da sredstva Eko Sklada ne bodo odobrena ali bodo odobrena v nižjem znesku, pričetek investicije časovno zamaknil. Zaradi spremembe terminskega plana in financiranja investicije ter posledično tudi spremembe v ocenjenih stroških investicije, mora investitor skladno s predhodno navedeno uredbo, pripraviti in potrditi novelacijo investicijskega programa.

VI. FINANČNE POSLEDICE

Ocenjena vrednost investicije znaša 1.726.042,69 € po stalnih cenah oz. 2.125.100,31 € po tekočih cenah, izvedba pa je načrtovana v letu 2025. 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 1.700.080,25 €. Izvedba investicije je predvidena v letu 2025, Občina Slovenska Bistrica pa bo preostala 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:

S K L E P

Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrjuje novelacijo Investicijskega programa (IP) »**Izgradnja kolesarske poti ob LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica**«

Odobri se izvedba investicije.

Občinski svet pooblašča župana za morebitne naknadne spremembe tega investicijskega dokumenta, ter za spremembe v Načrtu razvojnih programov in spremembe tega sklepa, če bodo potrebne v primeru sofinanciranja iz državnih oziroma evropskih sredstev.

S spoštovanjem,

Pripravil:
Marko Pučnik
višji svetovalec

Janja Mlaker
vodja Oddelka za okolje in prostor

Priloga:

- Investicijski program »Izgradnja kolesarske poti ob LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica«



OBČINA SLOVENSKA BISTRICA

Kolodvorska ulica 10

2310 Slovenska Bistrica

Tel. 02/843 28 00

Uradni spletni naslov: <http://www.slovenska-bistrica.si>

Uradni e-naslov: obcina@slov-bistrica.si

NOVELACIJA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

za projekt:

IZGRADNJA KOLESARSKE POTI OB LC 440101 PEČKE – 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, maj 2024

KAZALO VSEBINE

1	RAZLOGI ZA NOVELACIJO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	5
2	UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB.....	6
2.1	Navedba investorjev in upravljavca ter izdelovalca investicijske dokumentacije	7
2.2	Predhodno izdelana investicijska dokumentacija	8
2.3	Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb	8
3	POVZETEK NOVELACIJE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	11
3.1	Splošni podatki investicijskega projekta	11
3.2	Cilji investicije.....	11
3.3	Spisek strokovnih podlag	12
3.4	Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante.....	12
3.5	Navedba odgovorne osebe za izdelavo novelacije investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta	13
3.6	Prikaz ocene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije	13
3.7	Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....	15
4	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB.....	16
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI.....	17
5.1	Podravska regija z občino Slovenska Bistrica	17
5.2	Razlogi za investicijo.....	21
5.3	Uskladitev projekta z zakonodajo ter razvojnimi strategijami in politikami.....	22
5.4	Prikaz potreb z vidika predmeta investiranja	24
6	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV.....	25
7	TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL	26
8	ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ »Z« INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ »BREZ INVESTICIJE« IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	30
9	PRIKAZ VREDNOSTI INVESTICIJE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	31
9.1	Izhodišča za prikaz vrednosti investicije	31
9.2	Vrednost investicije po stalnih cenah	31
9.3	Vrednost investicije po tekočih cenah	32
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCEN STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO.....	34
11	ANALIZA LOKACIJE	38

12	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	42
12.1	Časovni načrt izvedbe investicije	42
12.2	Organizacija vodenja projekta	42
12.3	Analiza izvedljivosti	43
13	NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJE PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA	45
14	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	46
14.1	Ocena prihodkov in stroškov investicijskega projekta po vzpostavitvi delovanja	46
14.2	Ocena izkaza finančnega toka investicije	46
15	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE OCENE TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV, SKUPAJ S PREDSTAVITVIJO UČINKOV, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM	51
16	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	56
16.1	Analiza občutljivosti	56
16.2	Analiza tveganj	56
17	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	59

KAZALO TABEL IN SLIK

TABELA 1: OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU	7
TABELA 2: OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	8
TABELA 3: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – STALNE CENE	14
TABELA 4: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – TEKOČE CENE	14
TABELA 5: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	14
TABELA 6: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	15
TABELA 7: PREBIVALSTVO V PODRAVSKI REGIJI 2004–2023 (NA DAN 1. 1.)	18
TABELA 8: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1. 1. 2023)	18
TABELA 9: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, STALNE CENE, MAJ 2021	31
TABELA 10: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE	32
TABELA 11: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE	32
TABELA 12: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, TEKOČE CENE	33
TABELA 13: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE	33
TABELA 14: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE	33
TABELA 15: ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA	42
TABELA 16: VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJE	45
TABELA 17: IZRAČUN STROŠKOV VZDRŽEVANJA	46
TABELA 18: IZRAČUN PREOSTALE VREDNOSTI INVESTICIJE	47
TABELA 19: PRIKAZ FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE	48
TABELA 20: PRIKAZ DISKONTIRANEGA FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE	49
TABELA 21: FINANČNA MERILA INVESTICIJE	49
TABELA 22: KORISTI PO DINAMIČNI METODI	53
TABELA 23: PRIKAZ EKONOMSKEGA TOKA INVESTICIJE	53
TABELA 24: PRIKAZ DISKONTIRANEGA EKONOMSKEGA TOKA INVESTICIJE PRI 5 % DISKONTNI STOPNJI	54
TABELA 25: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE	55
TABELA 26: OCENA TVEGANJA	56
TABELA 27: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	59
 SLIKA 1: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	14
SLIKA 2: PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA	17
SLIKA 3: BDP NA PREBIVALCA, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM TER NAJBOLJ IN NAJMANJ RAZVITO REGIJO, V OBDOBJU 2012-2022	19
SLIKA 4: STOPNJA MOTORIZACIJE V OBČINI GLEDE NA SLOVENSKO POVPREČJE	20
SLIKA 5: PREHOD KOLESARSKE STEZE NA KOLESARSKI PAS	27
SLIKA 6: POTEK KOLESARSKEGA PASU OB AVTOBUSNEM POSTAJALIŠČU V NIŠI	27
SLIKA 7: ŠIRINA MINIMALNEGA PROSTEGA IN PROMETNEGA PROFILA KOLESARSKE POVRŠINE ZA PROMET DVEH KOLESARJEV	28
SLIKA 8: NAJMANJŠA DOPUSTNA ŠIRINA DELA VOZIŠČA MED KOLESARSKIMA PASOVOMA, KI JE NAMENJEN MOTORNI VOZILOM	28
SLIKA 9: MODEL KONSTRUKCIJE MOSTU	29
SLIKA 10: LOKACIJA INVESTICIJE	39
SLIKA 11: POGLED NA PREDVIDEN ZAČETEK KOLESARSKE STEZE ZA NADVOZOM NAD AVTOCESTO A1 LJUBLJANA – MARIBOR – KOLESARSKA STEZA DESNO	39
SLIKA 12: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101 IZ SMERI SLOVENSKA BISTRICA PROTI ŽELEZNIŠKI POSTAJI, PREČKANJE VODOTOKA LOŽNICA – KOLESARSKA STEZA DESNO	40
SLIKA 13: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101 IZ SMERI SLOVENSKA BISTRICA PROTI ŽELEZNIŠKI POSTAJI – ZA PRIKLJUČKOM LC 440582 PREDVIDEN PREHOD KOLESARSKE STEZE PREKO TRAPEZNE GRBINE NA LEVO STRAN CESTE	40

SLIKA 14: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101, V SMERI PROTI ŽELEZNIŠKI POSTAJI- PREHOD KOLESARJEV PREKO OBSTOJEČE GRBINE	41
SLIKA 15: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101, V SMER PEČKE – OBSTOJEČA TRAPEZNA GRBINA Z PREHODOM ZA PEŠČE – MEJA OBDELAVE.....	41
SLIKA 16: PRIKAZ FINANČNE KONSTRUKCIJE	45

1 RAZLOGI ZA NOVELACIJO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l.RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) določa, da je potrebno investicijski program ustrezno spremeniti in dopolniti (novelirati) v primeru, ko se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega programa (na primer sprememba tehnologije, časovnega načrta izvedbe, virov financiranja, sprememb na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa, če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 20 odstotkov ocenjene vrednosti projekta. Novelacijo investicijskega programa potrdi investitor po postopku, predpisanem za investicijski program.

Dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program sta bila izdelana v maju 2020 in bila potrjena na 9. redni seji občinskega sveta Občine Slovenska Bistrica dne 11.6.2020.

Predhodno izdelana investicijska dokumentacija je predvidevala sofinanciranje stroškov investicije z nepovratnimi sredstvi Eko sklada za ukrepe trajnostne mobilnosti v letu 2020, ki pa niso bila odobrena. V analizi izvedljivosti, ki je bila izdelana v okviru priprave investicijskega programa, je navedeno, da se bo v primeru, da sredstva Eko Sklada ne bodo odobrena ali bodo odobrena v nižjem znesku, pričetek investicije časovno zamaknil. Zaradi spremembe terminskega plana in financiranja investicije ter posledično tudi spremembe v ocenjenih stroških investicije, mora investitor skladno s predhodno navedeno uredbo, pripraviti in potrditi novelacijo investicijskega programa.

2 UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB

Dokument obravnava investicijo v izgradnjo kolesarske poti ob LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica v skupni dolžini 2.870 m, in sicer od lokacije pod avtocesto A1 do železniške postaje Slovenska Bistrica. Predvidena je izgradnja asfaltirane kolesarske poti širine 3 m z obojestransko bankino ter z zatratitvijo med bankino steze in bankino cestišča, širine 1,5 m. V sklopu izvedbe kolesarske poti je predvidena tudi izgradnja novega mostu za kolesarje čez potok Ložnica in ureditev javne razsvetljave. Novo zgrajena kolesarska steza se bo v mestu Slovenska Bistrica navezala na obstoječe kolesarske povezave v območju Industrijske cone Slovenska Bistrica.

Obravnavano območje leži na vzhodnem delu mesta Slovenska Bistrica in predstavlja vpadnico v mesto iz smeri naselij Črešnjevca in Pečke ter občine Makole, istočasno pa je tudi povezava mesta Slovenska Bistrica z železniško postajo. Ob cesti ni urejenih površin za pešce in kolesarje, hitrost pa je na pretežnem delu ceste omejena na 90 km/h, zaradi česar je kolesarjenje na tem območju zelo tvegano.

Na celotnem območju občine je zaradi terenskih danosti, razpršene poselitve in obstoječe ponudbe javnih prevozov prisotna velika odvisnost od osebnih avtomobilov, ki pomenijo več emisij toplogrednih plinov in slabšo kakovost življenjskega okolja, poleg tega pa tudi večje obremenitve cestne infrastrukture ter manjšo prometno varnost vseh udeležencev v prometu.

Občina beleži nadpovprečno stopnjo motorizacije in zelo visoko stopnjo rabe avtomobila v primerjavi z drugimi mesti, zato je eden glavnih izzivov, ki ga je opredelila tudi v svoji Celostni prometni strategiji, zmanjševanje negativnih učinkov motoriziranega prometa.

Z investicijo namerava Občina Slovenska Bistrica omogočiti urejeno in varno kolesarsko infrastrukturo, ki bo pripomogla k zmanjšanju deleža motoriziranega prometa in razvoju trajnostne mobilnosti, izboljšanju kakovosti zraka ter večji prometni varnosti in dostopnosti do javnega prometa.

Ocenjena vrednost investicije znaša 1.726.042,69 € po stalnih cenah oz. 2.125.100,31 € po tekočih cenah, izvedba pa je načrtovana v letu 2025. 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 1.700.080,25 €. Izvedba investicije je predvidena v letu 2025,

Občina Slovenska Bistrica pa bo preostala sredstva za izvedbo investicije zagotovila v proračunu Občine Slovenska Bistrica za leto 2025.

2.1 Navedba investorjev in upravljavca ter izdelovalca investicijske dokumentacije

INVESTITOR PROJEKTA IN BODOČI UPRAVLJAVEC

Investitor obravnavanega projekta je Občina Slovenska Bistrica. Odgovorna oseba občine je župan, dr. Ivan Žagar.

Občina Slovenska Bistrica je organizirana po Zakonu o lokalni samoupravi (Ur.l.RS, št. 94/07) in je temeljna lokalna samoupravna skupnost prebivalcev naselij, ki so povezana s skupnimi potrebami in interesi njihovih prebivalcev.

Po površini 260,1 km² je največja občina v Podravju. V 2. polletju leta 2023 je tukaj živel 26.206 prebivalcev (Statistični urad RS). Po gostoti naseljenosti se z 100,12 prebivalcev na km² uvršča med redkeje naseljena območja v Sloveniji. Obsega 80 naselij, razdeljenih v 15 krajevnih skupnosti, ki so v skladu z določili statuta občine Slovenska Bistrica opredeljene kot pravne osebe javnega prava.

TABELA 1: OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU

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

IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Izdelovalec novelacije investicijskega programa je Razvojno informacijski center Slovenska Bistrica (v nadaljevanju: RIC). RIC je javni zavod, ki ga je leta 2000 ustanovila Občina Slovenska Bistrica z Odlokom o ustanovitvi javnega zavoda Razvojno-informacijski center Slovenska Bistrica (Ur.l.RS, št. 17/2000), s ciljem pospeševanja razvoja podjetništva, gospodarskega razvoja in razvoja turizma na območju Občine Slovenska Bistrica. S svojo dejavnostjo deluje tudi na območju sosednjih občin, projektno pa sodeluje z institucijami na regionalnem, državnem in mednarodnem nivoju. Svoje aktivnosti usmerja v izvajanje petih sklopov dejavnosti:

- razvoj podjetništva,
- lokalni in regionalni razvoj,

- razvoj turizma,
- razvoj podeželja,
- izvajanje medijskih aktivnosti - informiranje in obveščanje javnosti.

TABELA 2: OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

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

2.2 Predhodno izdelana investicijska dokumentacija

Predhodno sta bila izdelana Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) in Investicijski program (v nadaljevanju IP). Oba dokumenta je investitor pripravil v maju 2020 in ju potrdil na 9. redni seji občinskega sveta Občine Slovenska Bistrica dne 11.6.2020. Oba dokumenta obravnavata enako tehnološko rešitev izvedbe investicije.

IP je podrobneje obravnaval v DIIP izbrano optimalno varianto. Investitor je v predhodni dokumentaciji obravnaval varianto »brez investicije« in varianto »z investicijo« ter se na podlagi dejanskih potreb in družbenih koristi investicije, ki se kažejo predvsem v zagotavljanju ustreznih pogojev za večanje deleža trajnostne mobilnosti in zmanjševanju negativnih posledic motoriziranega prometa na okolje in zdravje ljudi, odločil za varianto »z investicijo«.

2.3 Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb

DIIP uvodoma zajema osnovne opredelitve investicije. Kot investitorja in upravljavca opredeljuje Občino Slovenska Bistrica. Izdelovalec DIIP je Razvojno informacijski center Slovenska Bistrica v sodelovanju z občinsko upravo Občine Slovenska Bistrica.

V novelaciji IP ni sprememb v zvezi z osnovnimi opredelitvami investicije.

V analizi obstoječega stanja DIIP podaja razloge za investicijsko namero in prikaz potreb z vidika predmeta investiranja. Nadalje so podani tudi osnovni statistični podatki o podravski regiji in občini Slovenska Bistrica. Podane so demografske značilnosti območja in opredeljeni razlogi za investicijsko namero.

V novelaciji IP ni sprememb v zvezi z analizo stanja z opisom razlogov za investicijsko namero.

Kot specifični cilj investicije DIIP navaja izgradnjo kolesarske poti ob lokalni cesti Pečke – Slovenska Bistrica, z obojestransko bankino, vključno s počivališčem za kolesarje in prometno signalizacijo ter javno razsvetljavo. Kot splošne cilje navaja:

- zmanjšanje motoriziranega prometa in izboljšanje pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti;
- zagotovitev prometne varnosti za kolesarje na območju povezave občinskega središča z železniško postajo;
- izgradnja udobne in privlačne kolesarske poti, ki bo skladna s tehničnimi smernicami;
- izboljšanje kakovosti zraka in s tem zdravja prebivalcev;
- povečanje privlačnosti kraja, občine in regije;
- sledenje trendom razvoja na področju kolesarske infrastrukture in prostorskega razvoja občine.

Novelacija IP namena in ciljev investicije ne spreminja.

Nadalje DIIP opredeljuje dve varianti pri odločanju o izvedbi investicije. Investitor se je odločal med varianto "brez investicije" in varianto "z investicijo". Odločil se je za varianto "z investicijo" z utemeljitvijo, da ima izvedba investicije pomemben vpliv na izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje motoriziranega prometa na našem območju, kar bo imelo pozitiven vpliv na kakovost zraka in življenjskega okolja.

Novelacija IP podrobneje obravnava v DIIP izbrano varianto, torej varianto "z investicijo".

Tehnično tehnološka rešitev investicije v DIIP je podana na podlagi tehničnega poročila izgradnje kolesarske poti ob LC 440101 Pečke-Slovenska Bistrica, ki ga je marca 2020 izdelalo podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o.. V letu 2021 je investitor s strani podjetja Tehno Inženirski Biro d.o.o. pridobil še projektno dokumentacijo PZI, ki jo navajamo v novelaciji IP in obravnava enako tehnično tehnološko rešitev, kot je bila že podana v tehničnem poročilu.

Osnovne tehnično tehnološke rešitve v okviru investicije v novelaciji IP ostajajo enake.

Podana je bila ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah. Vrednost v stalnih cenah je bila v DIIP ocenjena na 1.396.502,43 € z DDV, po tekočih cenah pa 1.426.241,79 € z DDV.

Vrednost investicije v novelaciji IP je podana na osnovi projektantskega predračuna, ki je bil izdelan leta 2021 ter preračunana v tekoče cene upoštevajoč povprečne letne inflacijske stopnje od leta 2021 naprej. Vrednost investicije v novelaciji IP znaša 1.726.042,69 € z DDV po stalnih cenah oz. 2.125.100,31 € z DDV po tekočih cenah.

Časovni načrt investicije je opredelil začetek in konec posameznih faz izvajanja projekta. DIIP je predvidel, da se bo investicija v svojem izvedbenem delu pričela marca 2021 in zaključila do konca leta 2021. Realizacija zastavljenega časovnega načrta je bila v DIIP pogojena z zagotovitvijo nepovratnih sredstev Eko sklada za financiranje stroškov investicije, v primeru, da sredstva niso odobrena, pa bo to pomenilo časovni zamik.

V novelaciji IP je časovni načrt na novo opredeljen, in sicer predvideva, da se bodo izvedbena dela pričela aprila 2025, zaključek investicije pa bo najkasneje do konca leta 2025.

Z vidika varstva okolja je bilo ugotovljeno, da investicija z ekološkega vidika ni sporna in ne bo povzročala dodatnih stroškov okolja. Upoštevana bodo načela učinkovitosti izrabe naravnih virov, okoljske učinkovitosti, trajnostne dostopnosti in zmanjševanja vplivov na okolje.

V kadrovsko organizacijski shemi so bile opredeljene odgovorne osebe investicije.

V času od izdelave DIIP ni bilo sprememb v zvezi z učinki investicije na okolje in kadrovsko organizacijsko shemo.

DIIP je predvideval, da bo Občina Slovenska Bistrica pridobila skupno 1.002.008,86 € nepovratnih sredstev Eko Sklada, in sicer 32.985,00 € za leto 2020 in 969.023,86 0 € za leto 2021. Preostanek sredstev bo zagotovila z lastnimi proračunskimi sredstvi.

Novelacija IP predvideva sofinanciranje stroškov investicije s sredstvi Kohezijskega sklada, ki bodo prijaviteljem odobrena na Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2024-2028, in sicer v deležu 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.700,080,25 € v letu 2025. Občina Slovenska Bistrica bo financirala preostale stroške v višini 425.020,06 €, za kar bo v proračunu za leto 2025 zagotovila zadostna sredstva.

V svojih končnih ugotovitvah DIIP ugotavlja, da bo potrebno v skladu z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, izdelati še Investicijski program, katerega sestavni del bo Analiza stroškov in koristi, izdelana skladno z Navodilom za uporabo metodologije pri izdelavi analize stroškov in koristi (Delovni dokument 4).

3 POVZETEK NOVELACIJE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

3.1 Splošni podatki investicijskega projekta

Naziv projekta:	Izgradnja kolesarske poti ob LC 440101 Pečke - Slovenska Bistrica
Investitor:	Občina Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba investitorja:	Dr. Ivan Žagar, župan
Predmet projekta:	Prometna infrastruktura za kolesarjenje - novogradnja, prizidava
Zahtevnost objekta:	Enostaven objekt
Strokovne podlage:	PZI za projekt: Izgradnja kolesarske steze ob lokalni cesti LC 440101 Pečke - Slovenska Bistrica, Tehno Inženirski Biro d.o.o., maj 2021
Lokacija projekta:	država: Slovenija regija: Podravska občina: Slovenska Bistrica Krajevna skupnost: KS Dr. Jagodič in KS Črešnjevec katastrska občina: Slovenska Bistrica, Cigonca, Črešnjevec
Vrednost investicije – stalne cene:	1.414.789,09 € brez DDV / 1.726.042,69 € z DDV
Vrednost investicije – tekoče cene:	1.741.885,50 € brez DDV / 2.125.100,31 € z DDV
Izvajanje projekta:	2024 - 2024
Viri financiranja:	Kohezijski sklad: 1.700.080,25 € Občina Slovenska Bistrica: 425.020,06 €

3.2 Cilji investicije

Splošni cilji investicije so:

- zmanjšanje motoriziranega prometa in izboljšanje pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti;
- zagotovitev prometne varnosti za kolesarje na območju povezave občinskega središča z železniško postajo;
- izgradnja udobne in privlačne kolesarske poti, ki bo skladna s tehničnimi smernicami;
- izboljšanje kakovosti zraka in s tem zdravja prebivalcev;
- povečanje privlačnosti kraja, občine in regije;
- sledenje trendom razvoja na področju kolesarske infrastrukture in prostorskega razvoja občine.

Specifični cilj investicije je izgradnja kolesarske steze širine 3 m ob lokalni cesti Pečke – Slovenska Bistrica v dolžini 2.870 m, z obojestransko bankino in zatratitvijo med bankino kolesarske steze in cestišča, vključno z izgradnjo brvi čez vodotok Ložnica, izvedbo deniveliranih ploščadi za kolesarske prehode preko lokalne ceste in umiritev prometa ter izvedbo javne razsvetljave.

3.3 Spisek strokovnih podlag

Vsebina dokumenta je skladna 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).

Strokovna podlaga za izdelavo novelacije IP je PZI za projekt: Izgradnja kolesarske steze ob lokalni cesti LC 440101 Pečke - Slovenska Bistrica, ki jo je izdelalo podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o. v maju 2021.

3.4 Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante

V skladu z Uredbo 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 investitor v DIIP proučil varianto "z investicijo" in varianto "brez investicije".

1. Varianta »brez investicije«

Ta varianta predvideva, da se investicija ne izvede in ohranimo obstoječe stanje. V tem primeru bi investitor prihranil določena proračunska sredstva, vendar ima ta varianta številne negativne dolgoročne posledice.

Na predmetni lokalni cesti Pečke – Slovenska Bistrica se vrši mešan promet za kolesarje in motoriziran promet, ob omejitvi hitrosti 90 km/h pa so kolesarji izpostavljeni nevarnosti in je njihov delež v celotni strukturi prometa zelo nizek. Delež motoriziranega prometa je tukaj zelo velik, kar vpliva na slabšo kakovost zraka in življenjskega prostora. Ta možnost ne sledi viziji izkoriščanja potencialov trajnostne mobilnosti, ki jih je Občina Slovenska Bistrica opredelila v Celostni prometni strategiji občine Slovenska Bistrica in Študiji izvedljivosti ukrepov trajnostne mobilnosti za občino Slovenska Bistrica, pa tudi ne nacionalnim in evropskim smernicam ter strategijam na področju trajnostne mobilnosti, razvoja in varovanja okolja.

Ob upoštevanju nadpovprečne stopnje motorizacije v občini in naraščanja števila avtomobilov lahko sklepamo, da se bodo negativni učinki motoriziranega prometa še naprej stopnjevali. Kljub naraščajočemu zavedanju ljudi, da je za ohranjanje zdravja in okolja nujno potrebno slediti trendom na področju trajnostne mobilnosti, je ustrezna in predvsem varna kolesarska infrastruktura ključen predpogoj za spremembo navad ljudi v smeri izbire trajnostnih oblik mobilnosti pred motoriziranim prometom.

2. Varianta »z investicijo«

Ta varianta zagotavlja urejeno in varno kolesarsko povezavo mestnega središča z železniško postajo in zaledjem občinskega središča ter nudi pogoje za večanje deleža kolesarjev v cestnem prometu ter vseh s tem povezanih pozitivnih učinkov na ljudi in okolje.

Investitor je kot najprimernejšo varianto izbral varianto, ki predvideva izvedbo investicije, kot je bila podana v tehničnem poročilu projektanta. Ta varianta predvideva doseganje ciljev investicije v najkrajšem možnem času in najbolj optimalni dinamiki financiranja. Njeni učinki bodo prispevali k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, izboljšanju kakovosti zraka v mestih, boljši povezanosti mestnega območja občine z njenim zaledjem, boljši prometni varnosti in kakovosti življenjskega prostora. Spodbujena bo trajnostna mobilnost in omogočena varna, udobna in neposredna dnevna mobilnost s kolesom in s tem preusmerjen individualen prevoz z avtomobili v širše koriščenje trajnostnih oblik mobilnosti.

Investitor ocenjuje, da varianta »brez« investicije dolgoročno prinaša veliko več negativnih učinkov v primerjavi s stroški izvedbe investicijskega projekta in zato zanj na dolgi rok ni sprejemljiva.

3.5 Navedba odgovorne osebe za izdelavo novelacije investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta

Novelacijo IP je izdelal Razvojno informacijski center Slovenska Bistrica, katerega odgovorna oseba je direktor Tomaž Repnik. Pri izdelavi dokumenta so sodelovali predstavniki Občine Slovenska Bistrica.

Projektno dokumentacijo PZI je maja 2021 izdelalo podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o., katerega odgovorna oseba je direktor Milan Heinc.

Za izvedbo investicijskega projekta bo skrbela Občina Slovenska Bistrica, katere odgovorna oseba je župan, dr. Ivan Žagar.

3.6 Prikaz ocene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije

Ocena vrednosti investicijskega projekta je podana na podlagi naslednjih izhodišč:

- Stalne cene so podane na osnovi ocene vrednosti, ki jo je izdelalo podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o. v maju 2021;
- Tekoče cene so preračunane iz stalnih cen z upoštevanjem povprečne letne stopnje inflacije od leta 2021 naprej.

TABELA 3: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – STALNE CENE

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Izgradnja kolesarske steze	1.129.360,21	248.459,25	1.377.819,46
Premostitveni objekt	83.348,94	18.336,77	101.685,71
Cestna razsvetljava	162.481,37	35.745,90	198.227,27
Cestna razsvetljava - dovod	5.091,52	1.120,13	6.211,65
Gradbeni nadzor	34.507,05	7.591,55	42.098,60
Skupaj	1.414.789,09	311.253,60	1.726.042,69

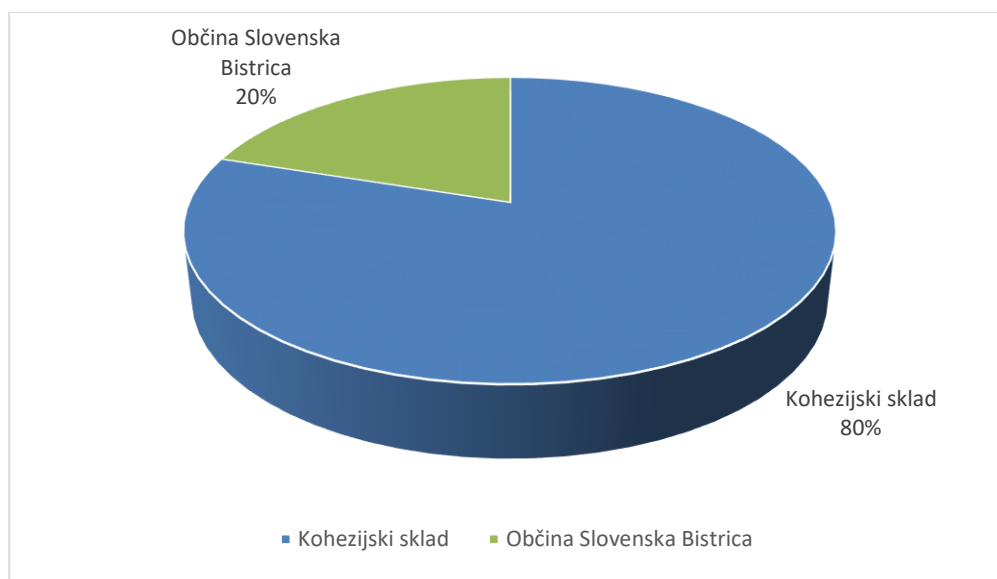
TABELA 4: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – TEKOČE CENE

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Izgradnja kolesarske steze	1.390.466,03	305.902,53	1.696.368,56
Premostitveni objekt	102.619,05	22.576,19	125.195,24
Cestna razsvetljava	200.046,74	44.010,28	244.057,02
Cestna razsvetljava - dovod	6.268,67	1.379,11	7.647,78
Gradbeni nadzor	42.485,01	9.346,70	51.831,71
Skupaj	1.741.885,50	383.214,81	2.125.100,31

TABELA 5: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE

		2025	
	Znesek brez DDV	DDV	Skupaj
Kohezijski sklad	1.393.508,40	306.571,85	1.700.080,25
Občina Slovenska Bistrica	348.377,10	76.642,96	425.020,06
Skupaj	1.741.885,50	383.214,81	2.125.100,31

SLIKA 1: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE



3.7 Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

Ocena izkaza finančnega toka izkazuje negativne finančne kazalnike investicije, kar je glede na naravo investicije pričakovano in sprejemljivo. Investicijski projekt v osnovi ni namenjen ustvarjanju dobička, zaradi česar je finančno nerentabilen. Posledično različni izračuni finančnih dinamičnih kazalnikov uspešnosti naložbe, kot sta finančna neto sedanja vrednost in finančna interna stopnja donosa, niso najbolj primerni za presojanje upravičenosti izvedbe omenjenega projekta. Upravičenost izvedbe investicije glede na njen osnovni namen prikazujemo skozi družbeno-ekonomske koristi, ki jih le-ta prinaša in upravičujejo vlaganja javnih sredstev v izvedbo projekta.

Rezultati ekonomske analize kažejo pozitivne ekonomske učinke investicije, ki presegajo stroške za njeno izvedbo. S tem potrjujemo, da je investicija ekonomsko upravičena in družbeno sprejemljiva.

TABELA 6: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE

Vrednost investicije stalne cene (z DDV)	1.726.042,69 €
Vrednost investicije tekoče cene (z DDV)	2.125.100,31 €
Trajanje projekta	2024 - 2025
Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	5 %
FINANČNA ANALIZA	
Finančna interna stopnja donosnosti	-3,60 %
Finančna neto sedanja vrednost	-1.259.250,20 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-0,757
Finančni količnik relativne koristnosti	0,82
EKONOMSKA ANALIZA	
Ekonomska interna stopnja donosnosti	9,23 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	295.393,90 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,29
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,19

4 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

Investitor in prihodnji upravljavec predmeta investiranja:

Naziv	OBČINA SLOVENSKA BISTRICA
Naslov	Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba	Dr. Ivan Žagar, župan Podpis: Žig
Telefon	(02) 843 28 00
Spletna stran	http://www.slovenska-bistrica.si
E-poštni naslov	obcina@slov-bistrica.si
Davčna številka	49960563
Matična številka	5884250

Izdelovalec investicijske dokumentacije

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

5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI

5.1 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 2: 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) 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 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 7: 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 8: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1. 1. 2023)

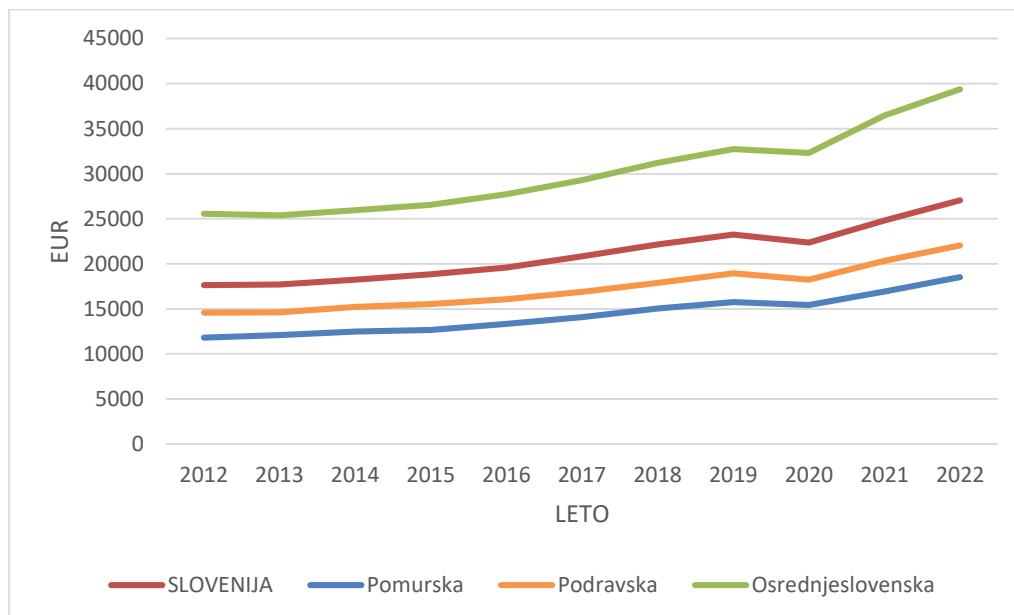
	Površina v km ²	Št. preb.	Preb./km ²
Slovenija	20.273	2.120.937	104,6
Podravska regija	2.170	329.753	152

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Regija se sooča s številnimi razvojnimi problemi, koncentracija gospodarskih dejavnosti in prebivalstva na nekaterih območjih v preteklosti pa je 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 ter v ekonomsko in socialno nestabilnih območjih.

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

SLIKA 3: BDP NA PREBIVALCA, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM TER NAJBOLJ IN NAJMANJ RAZVITO REGIJO, V OBDOBJU 2012-2022



Leta 2023 je bilo v Podravske 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 - Ptujkega 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.

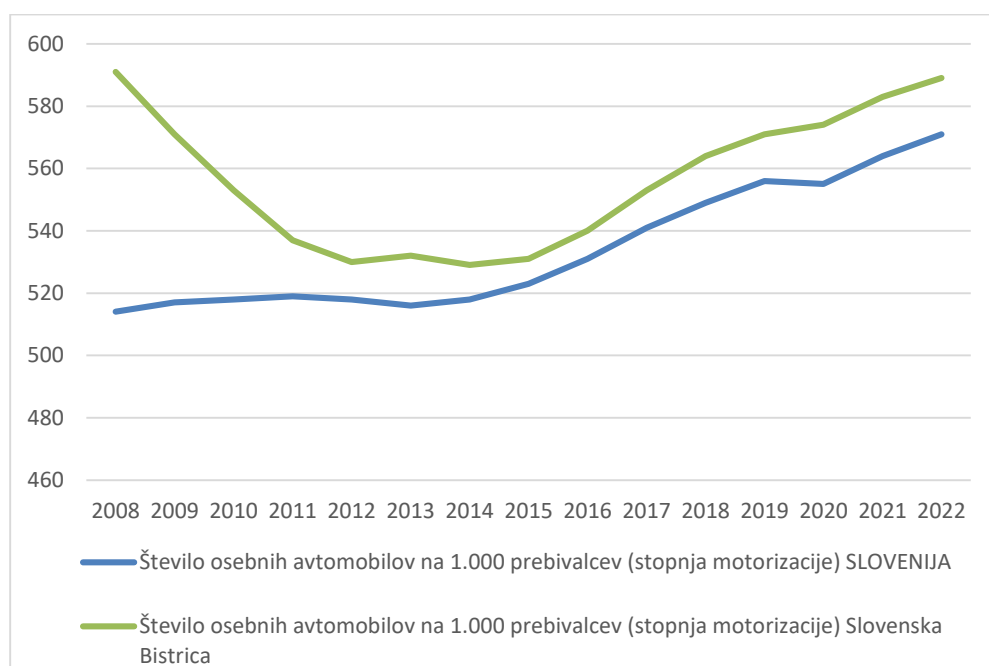
Mesto Slovenska Bistrica predstavlja industrijsko, upravno in kulturno središče občine. Gospodarstvo je s svojimi dejavnostmi bistveni dejavnik razvoja in napredka v občini. Prevladuje predelovalna industrija, ki predstavlja 2/3 gospodarstva (proizvodnja kovinskih izdelkov s poudarkom na aluminiju, živilsko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

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.

Poleg velike količine prometa občina vseskozi beleži tudi nadpovprečno stopnjo motorizacije (število avtomobilov na 1.000 prebivalcev), ki pomeni več emisij toplogrednih plinov in slabšo kakovost življenjskega okolja, poleg tega pa tudi večje obremenitve cestne infrastrukture ter manjšo prometno varnost vseh udeležencev v prometu.

SLIKA 4: STOPNJA MOTORIZACIJE V OBČINI GLEDE NA SLOVENSKO POVPREČJE



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, povezuje pa ju obravnavana lokalna cesta LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica brez urejenih površin za kolesarje in pešce.

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.

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 tresljajem zaradi cestnega prometa, si bo Občina Slovenska Bistrica še naprej prizadevala k izboljšanju zdravja prebivalcev.

5.2 Razlogi za investicijo

V letu 2017 je Občina Slovenska Bistrica sprejela dokument *Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica* (v nadaljevanju: CPS), kjer je opredelila cilje in ukrepe na področju prometa in mobilnosti, ki bodo omogočili razvoj trajnostnih oblik mobilnosti ter pripomogli k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in gospodarskim razvojem. Občina beleži nadpovprečno stopnjo motorizacije in zelo visoko stopnjo rabe avtomobila v primerjavi z drugimi mesti, zato je eden glavnih izzivov, ki ga je opredelila v CPS, zmanjševanje negativnih učinkov motoriziranega prometa.

Anketa, ki je bila izvedena v sklopu priprave CPS, je pokazala, da so prebivalci kot najbolj moteči oz. najslabše urejen dejavnik s področja prometa in mobilnosti opredelili slabe pogoje za kolesarjenje, pri čemer so izpostavili odsotnost kolesarskih stez in ogroženost kolesarjev zaradi avtomobilov. Pri oceni zadovoljstva s prometnimi ureditvami so prebivalci poleg pomanjkanja in neurejenih kolesarskih stez kot slabo označili še oddaljenost železniške postaje, varnost kolesarjev in urejenost ostale kolesarske infrastrukture (CPS 2017, 12).

LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica je zbirna cesta, namenjena prometnemu povezovanju povezovalnih cest z občinskim središčem, med seboj pa povezuje manjša naselja ali mestne četrti ter zagotavlja povezave z dostopnimi cestami.

Predmetno območje se nahaja izven naselja in na njem velja omejitev hitrosti 90 km/h. Na cesti ni urejenih površin za pešce in kolesarje oz. poteka na cesti mešan promet za kolesarje in motoriziran promet, zaradi česar je kolesarjenje na tem območju zelo nevarno. Javna razsvetljava ni urejena. Na območju železniške postaje je vzpostavljeno območje umirjenega prometa z omejitvijo hitrosti 30 km/h, pred priključkom LC 440411 na predmetno cesto pa je omejitev hitrosti 50 km/h.

Lokalna cesta Pečke – Slovenska Bistrica služi za vsakodnevne migracije prebivalcev v obe smeri, tako zaradi povezave z železniško postajo, kot tudi povezave naselij v občini z mestnim središčem. Kolesarjenje ima zaradi dostopnosti so železniške postaje na tem območju velik potencial, zaradi neustreznih razmer za kolesarje pa se ljudje raje odločijo za uporabo avtomobila. Zagotovitev varne kolesarske infrastrukture na tem območju je ključen predpogoj za spremembo navad ljudi v smeri izbire trajnostnih oblik mobilnosti pred motoriziranim prometom in zmanjševanje negativnih učinkov motoriziranega prometa.

5.3 Uskladitev projekta z zakonodajo ter 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. 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 povezljivost«, 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«.

Pobuda novi evropski Bauhaus

je osnova za zeleni prehode evropske družbe in ekonomije. Je poziv vsem državljanom Evropske unije, da skupaj oblikujejo trajnostno in vključujočo prihodnost na način transformacije vse segmentov družbe in ekonomije, še posebej grajenega okolja, s ciljem prispevati tako k podnebnim ciljem, kot vsakodnevni kvaliteti življenja posameznikov.

Obravnavana investicija uveljavlja temeljna načela novega evropskega Bauhauusa in izkazuje družbeni vpliv na:

- trajnost, od podnebnih ciljev do krožnosti, ničelnega onesnaževanja in biotske raznovrstnosti;
- estetiko, kakovost, izkušnje in slog, ki presegajo funkcionalnost;
- vključevanje, od vrednotenja raznolikosti do zagotavljanja dostopnosti.

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 naslavljamo o izzive trajnostnega upravljanja z naravnimi viri, ki predvideva večanje uporabe trajnostne mobilnosti in zmanjšanje količine izpustov toplogrednih plinov. Prav tako 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.

5.4 Prikaz potreb z vidika predmeta investiranja

Potreba po izvedbi projekta se kaže predvsem v zagotavljanju ustreznih površin za kolesarje in izboljšanju prometne varnosti na območju, ki povezuje mestno območje občine z železnico ter ostalimi naselji. Zaradi slabe prometne varnosti za kolesarje je tukaj višji delež motoriziranega prometa, kar povečuje prometne zastoje, slabša kakovost zraka in povečuje dotrajanost cestne infrastrukture.

Predmet investiranja po tem dokumentu je izgradnja kolesarske poti v dolžini 2.870 m, ki bo potekala od mostu čez avtocesto Ljubljana – Maribor (kjer se končna naselje Slovenska Bistrica) do železniške postaje Slovenska Bistrica. Infrastruktura bo predstavljala zaključeno (neprekinjeno), neposredno, varno, udobno in privlačno infrastrukturo, ki bo vključevala tudi dodatno infrastrukturo za premagovanje višin in cestno razsvetljavo ter in ureditev obcestnih površin.

Vsebina dokumenta je izdelana na podlagi tehničnega poročila in projektantskega predračuna. V projektni dokumentaciji je izdelan ustrezen koncept kolesarske povezave, skladen z dokumentom *Kolesarjem prijazna infrastruktura – Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih* (MZI, 2017) in *Pravilnikom o kolesarskih površinah* (Ur.l.RS, št. 36/18).

6 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV

Analiza tržnih možnosti je opredeljena kot proces zbiranja, zapisovanja, razvrščanja in analiziranja podatkov o kupcih, konkurentih in drugih dejavnikih, ki oblikujejo odnose med ponudniki proizvodov in storitev ter njihovimi kupci.

Predmetna investicija ni namenjena trženju in investitor iz njenega naslova ne bo ustvarjal nobenih prihodkov. Iz tega razloga analiza tržnih možnosti v konkretnem primeru ni mogoča in smiselna.

7 TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL

Za investicijo je bila izdelana projektna dokumentacija PZI št.: 2020 - 005 »Izgradnja kolesarske steze ob lokalni cesti LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica«, ki jo je maja 2021 izdelalo podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o..

Projektna rešitev predvideva:

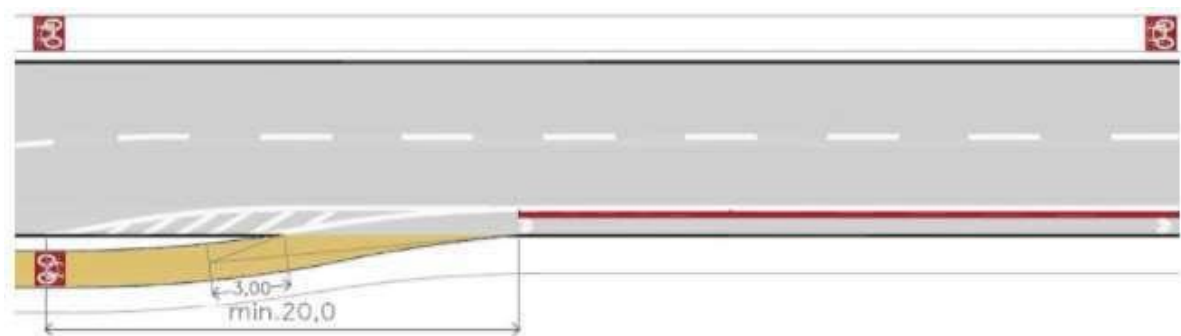
- izvedbo kolesarske steze, širine 3,00 m z obojestransko bankino širine 0.50 m, ter z zatravitvijo med bankino steze in bankino ceste, širine min 1.50 m,
- izvedbo kolesarskih pasov na vozišču,
- ureditev počivališča za kolesarje,
- ureditev horizontalne in vertikalne prometne signalizacije,
- višinsko in situativno ureditev priključevanj na lokalne ceste – javne steze ter vseh priključkov na kmetijska zemljišča preko kolesarske steze,
- zasaditev dreves oz. izvedbo drevoreda ob kolesarski stezi,
- izgradnjo brvi za kolesarje preko vodotoka Ložnica,
- izgradnjo trapeznih grbin pri prehodih kolesarske steze preko lokalne ceste,
- izgradnjo javne razsvetljave,
- prestavitev melioracijskega jarka.

Ob lokalni cesti LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica smo, od nadvoza čez avtocesto A1 Ljubljana – Maribor, proti železniški postaji Slovenska Bistrica, ob desni strani ceste predvideli kolesarsko stezo širine 3.00 m z obojestransko bankino širine 0.50 m. Prometni režim kolesarjev na odseku bo dvosmeren. Za križiščem z LC 440582 (odcep Črešnjevce), kolesarska steza preko trapezne grbine prečka LC 440101 in se nadaljuje po levi strani LC proti železniški postaji. V Križišču LC 440101 z JP 941191 pri železniški postaji se kolesarska steza zaključi. Naprej poteka kolesarski promet po pomožnih kolesarskih pasovih širine 1.00 m.

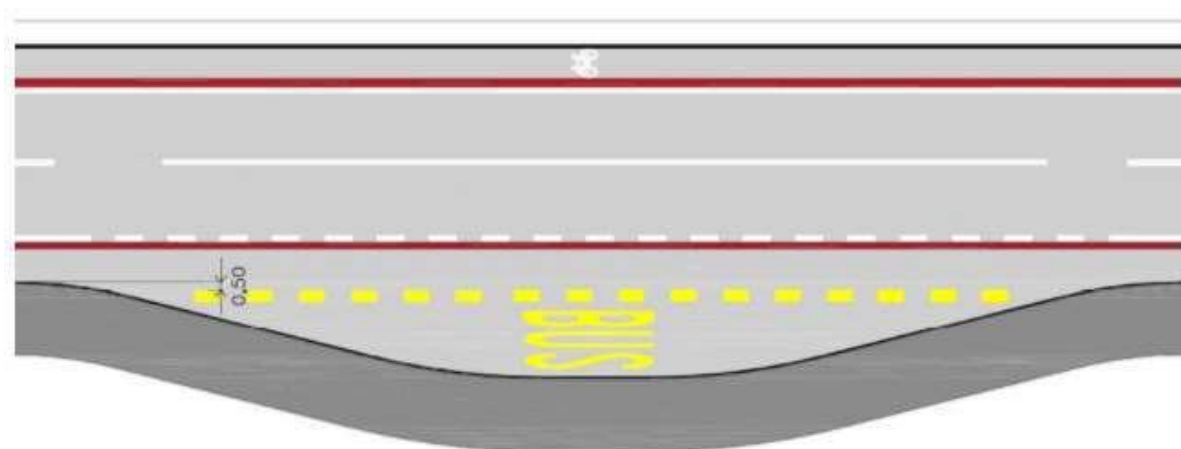
Površina kolesarske steze se asfaltira. Kolesarska steza je od bankine vozišča lokalne ceste LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica ločena z vmesnim zatravljenim pasom. Vmesni zeleni pas je širine min. 1.50 m. Predvidena je zatravitev z humusiranjem v debelini 0.15 m. Ker je bankina na lokalni cesti LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica na celotnem območju obdelave zatravljena oz. je sploh ni, smo ob lokalni cesti predvideli sanacijo leve, oz. desne bankine iz drobljenca v širini 1.0 m in debelini 15 cm. Obe prečkanji LC 440101 iz smeri Slovenska Bistrica proti železniški postaji se izvedeta denivelirano preko nove, oz. obstoječe trapezne grbine. Kolesarska steza se zaključi v križišču z JP 941191 pri železniški postaji. Tu se izvede navezava na predvideno državno kolesarsko povezavo.

Na območju omejene hitrosti pri železniški postaji se izvedeta obojestranska pomožna kolesarska pasova v širini 1.00 m označena s prekinjeno črto. Pri prehodu kolesarske steze na kolesarski pas se izvede zaporna ploskev.

SLIKA 5: PREHOD KOLESARSKE STEZE NA KOLESARSKI PAS



SLIKA 6: POTEK KOLESARKEGA PASU OB AVTOBUSNEM POSTAJALIŠČU V NIŠI



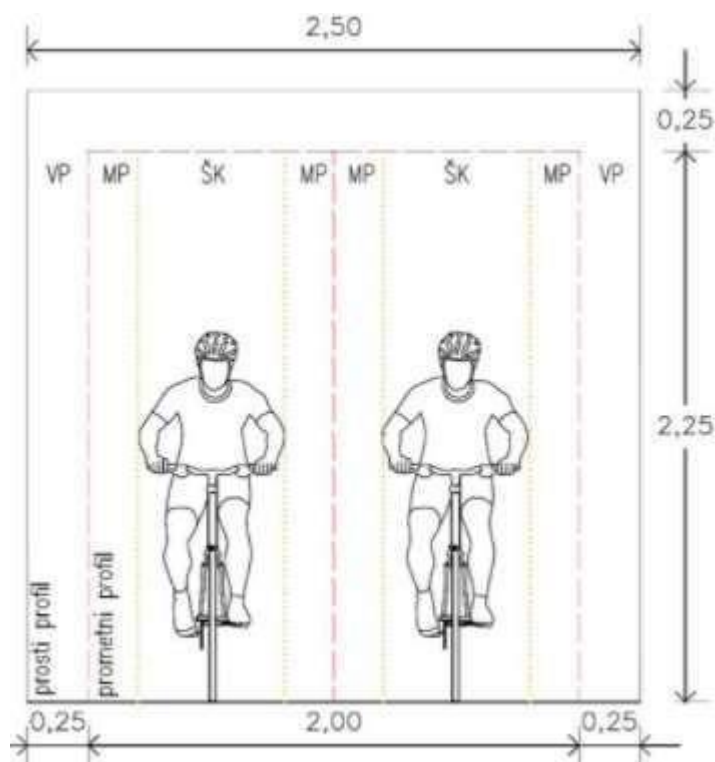
Preko kolesarske steze so predvideni dostopi do kmetijskih zemljišč in priključki lokalnih cest. Odvodnjavanje kolesarske steze je predvideno disperzijsko, le med P115 in P130 so zaradi prečnega naklona kolesarske steze proti cesti predvideni točkovni požiralniki z izpustom v jarek.

PROMETNI PROFIL :

Kolesarska steza ob lokalni cesti LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica od km 0+000 do km 2+870:

Kolesarska steza: bankina: 2 x 1.50 m² x 0.50 m
skupaj 4.00 m

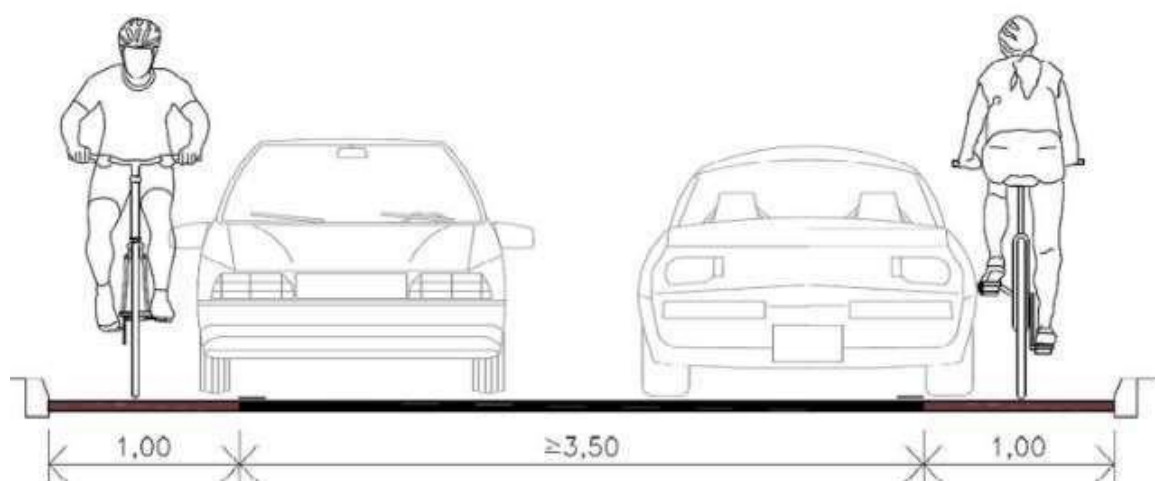
SLIKA 7: ŠIRINA MINIMALNEGA PROSTEGA IN PROMETNEGA PROFILA KOLESARSKE POVRŠINE ZA PROMET DVEH KOLESARJEV



Pomožni kolesarski pas ob lokalni cesti LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica od km 2+870 do km 3+083:

Pomožni kolesarski pas: Širina vozišča 2 x 1.00 m1 x 3.70 -
namenjena motornim vozilo: 4.70 m
Skupaj 5.70-6.70 m

SLIKA 8: NAJMANJŠA DOPUSTNA ŠIRINA DELA VOZIŠČA MED KOLESARSKIMA PASOVOMA, KI JE NAMENJEN MOTORNIM VOZILOM



Horizontalni in vertikalni elementi so povzeti po elementih obstoječega vozišča. Denivelirani prehod za kolesarje je nadvišan nad robom vozišča za 12 cm.

Sanacija bankine obstoječe ceste se izvede v širini 1.00 m in debelini 0.15 m, nagib bankine je 4-7 %. Bankine kolesarske steze so širine 0.50 m, dosip bankin vršimo s finim peskom v uvaljani deb 0.10 m. Nagib bankin je 4-7 %.

Brežine se izvedejo v naklonu 1:1.5, v stiku z raščenim terenom se izvede zaokrožitev. Debelina humusa znaša 15cm. Površine se zatravijo z semenom.

Na območju obdelave je ena obstoječa grbina in predvidita se dve novi grbini za umirjanje prometa. Preko grbin se izvedejo prehodi za kolesarje.

Pri prehodih za pešce je potrebno zagotoviti neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb. In sicer prehodi za invalidski voziček se oblikujejo s klančino minimalne širine 1,00 m in z nagibom do 12,0%, ki se jo neposredno priključi na niveleto pločnika ali roba ceste.

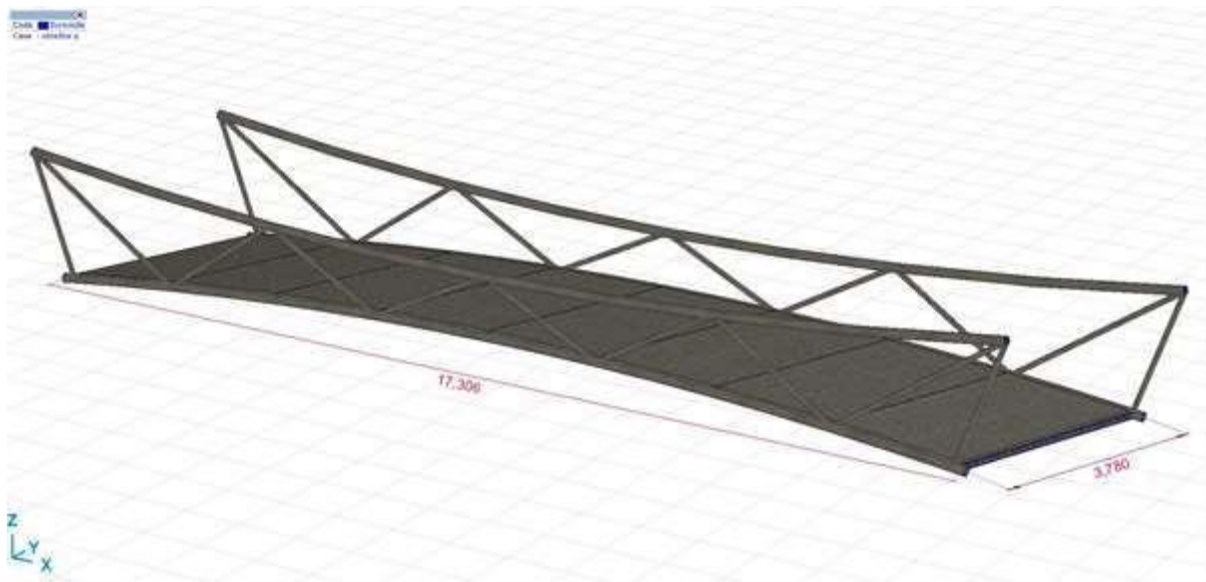
Na celotni trasi je predvidena izvedba drenaže med cesto in kolesarsko stezo.

Prometna oprema se izvede v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Ur. list RS, št. 99/2015).

Premostitveni objekt: Predmetna most ima razpon 17,308 m, s svetlo širino vozišča na objektu 3,0 m. Most ima betonski robni zaključek, ki je dviganjem 5 cm nad asfaltno vozišče. Širina venca je 25 cm. Na venec je sidrana varnostna ograja.

Nosilno jekleno konstrukcijo predstavlja prostorsko paličje iz dveh vzdolžnih okroglih jeklenih profilov v spodnjem in zgornje pasu. Sovprežna plošča je zasnovana kot armiranobetonska plošča debeline od 15 do 22 cm

SLIKA 9: MODEL KONSTRUKCIJE MOSTU



V območju izgradnje kolesarske steze se uredi javna razsvetljava.

8 ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ »Z« INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ »BREZ INVESTICIJE« IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

Izvedba investicijskega projekta (tako po varianti "brez" investicije kot tudi po varianti "z" investicijo) pri investitorju Občini Slovenska Bistrica ne prinaša novih delovnih mest, ki bi bila pogojena z izvedbo investicijskega projekta. Z izvedbo investicijskega projekta se bo ohranilo število delovnih mest.

Upravljanje prometne infrastrukture je v pristojnosti Občine Slovenska Bistrica.

9 PRIKAZ VREDNOSTI INVESTICIJE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

9.1 Izhodišča za prikaz vrednosti investicije

Ocena vrednosti investicijskega projekta je podana na podlagi naslednjih izhodišč:

- stalne cene so podane na osnovi projektantskega popisa del, ki ga je izdelalo podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o. v mesecu maju 2021;
- dinamika investicijskih vlaganj oz. nastajanja investicijskih stroškov je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta;
- preračun vrednosti investicijskega projekta iz stalnih cen v tekoče cene: vrednosti so preračunane iz stalnih v tekoče cene na podlagi podatkov o povprečni inflacijski stopnji od leta 2021 do 2024 (Indeksi cen življenjskih potrebščin in letne stopnje rasti cen, Slovenija, Statistični urad RS), ter napovedjo o predvideni inflaciji za leto 2025 (Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2024, UMAR).

9.2 Vrednost investicije po stalnih cenah

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah znaša 1.414.789,09 € brez DDV oz. 1.726.042,69 € z DDV.

TABELA 9: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, STALNE CENE, MAJ 2021

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Izgradnja kolesarske steze	1.129.360,21	248.459,25	1.377.819,46
Premostitveni objekt	83.348,94	18.336,77	101.685,71
Cestna razsvetljava	162.481,37	35.745,90	198.227,27
Cestna razsvetljava - dovod	5.091,52	1.120,13	6.211,65
Gradbeni nadzor	34.507,05	7.591,55	42.098,60
Skupaj	1.414.789,09	311.253,60	1.726.042,69

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 10: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Skupaj upravičeni stroški
Izgradnja kolesarske steze	1.129.360,21	248.459,25	1.377.819,46
Premostitveni objekt	83.348,94	18.336,77	101.685,71
Cestna razsvetljava	162.481,37	35.745,90	198.227,27
Cestna razsvetljava - dovod	5.091,52	1.120,13	6.211,65
Gradbeni nadzor	34.507,05	7.591,55	42.098,60
Skupaj	1.414.789,09	311.253,60	1.726.042,69

TABELA 11: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Skupaj neupravičeni stroški
Izgradnja kolesarske steze	0,00	0,00	0,00
Premostitveni objekt	0,00	0,00	0,00
Cestna razsvetljava	0,00	0,00	0,00
Cestna razsvetljava - dovod	0,00	0,00	0,00
Gradbeni nadzor	0,00	0,00	0,00
Skupaj	0,00	0,00	0,00

9.3 Vrednost investicije po tekočih cenah

Pri preračunu stalnih cen v tekoče smo upoštevali podatke o preteklih inflacijskih stopnjah, (Indeksi cen življenjskih potrebščin in letne stopnje rasti cen, Slovenija, Statistični urad RS), ter napoved o predvideni inflaciji za leto 2025 (Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2024, UMAR), pri čemer so inflacijske stopnje naslednje:

- 1,9 % za leto 2022;
- 8,8 % za leto 2023;
- 7,4 % za leto 2024;
- 3,4 % za leto 2025.

Vrednost investicije po tekočih cenah znaša 1.741.885,50 € brez DDV oz. 2.125.100,31 € z DDV.

TABELA 12: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, TEKOČE CENE

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Izgradnja kolesarske steze	1.390.466,03	305.902,53	1.696.368,56
Premostitveni objekt	102.619,05	22.576,19	125.195,24
Cestna razsvetljava	200.046,74	44.010,28	244.057,02
Cestna razsvetljava - dovod	6.268,67	1.379,11	7.647,78
Gradbeni nadzor	42.485,01	9.346,70	51.831,71
Skupaj	1.741.885,50	383.214,81	2.125.100,31

TABELA 13: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Skupaj upravičeni stroški
Izgradnja kolesarske steze	1.390.466,03	305.902,53	1.696.368,56
Premostitveni objekt	102.619,05	22.576,19	125.195,24
Cestna razsvetljava	200.046,74	44.010,28	244.057,02
Cestna razsvetljava - dovod	6.268,67	1.379,11	7.647,78
Gradbeni nadzor	42.485,01	9.346,70	51.831,71
Skupaj	1.741.885,50	383.214,81	2.125.100,31

TABELA 14: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE

		2025	
Vrsta stroška	Vrednost brez DDV	DDV	Skupaj neupravičeni stroški
Izgradnja kolesarske steze	0,00	0,00	0,00
Premostitveni objekt	0,00	0,00	0,00
Cestna razsvetljava	0,00	0,00	0,00
Cestna razsvetljava - dovod	0,00	0,00	0,00
Gradbeni nadzor	0,00	0,00	0,00
Skupaj	0,00	0,00	0,00

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCEN STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO

Za predviden poseg po mnenju pristojnih služb ni pričakovati negativnih vplivov na okolje (voda, zrak, hrup). V nadaljevanju navajamo pričakovane vplive, ki jih bo investicija povzročila v času gradnje in ko bo objekt v uporabi.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo:

- **v času gradnje:** ob upoštevanju ukrepov in predpisov, ne pričakujemo negativnih vplivov na okolico v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo.
- **v času uporabe:** ob upoštevanju ukrepov in predpisov, ne pričakujemo negativnih vplivov na okolico v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi z varnostjo pred požarom:

- **v času gradnje:** osnovno nevarnost požara predstavlja človeški faktor: nepravilna uporaba odprtega ognja, nepravilna uporaba električnih naprav in napeljav, vnašanje negativnih in eksplozivnih snovi, malomarnost in neupoštevanje navodil požarnega reda in kriminal.
- **v času uporabe:** osnovno nevarnost požara predstavlja človeški faktor: nepravilna uporaba odprtega ognja, nepravilna uporaba električnih naprav in napeljav, vnašanje negativnih in eksplozivnih snovi, malomarnost in neupoštevanje navodil požarnega reda in kriminal.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi s higiensko in zdravstveno zaščito okolja:

- **v času gradnje:** izliv olja iz gradbenih strojev, eliminiranje prahu ter gradbeni odpadki in ostali odpadki.
- **v času uporabe:** ni vplivov.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi z varnostjo pri uporabi:

- **v času gradnje:** pričakujejo se določena tveganja, kot so nezgode pri delu, zdrs in padec.
- **v času uporabe:** pričakujejo se določena tveganja, kot so zdrs in padec.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi z zaščito pred hrupom:

- **v času gradnje:** hrup delovnih strojev in prometa.
- **v času uporabe:** hrup prometa in hrup pri uporabi in vzdrževanju objekta.

V času gradnje je mogoče pričakovati nekoliko povišan nivo hrupa in večja gostota prometa, drugih vplivov ne bo.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote:

- **v času gradnje:** ne pričakujemo vpliva na povečanje količine energije.
- **v času uporabe:** ne pričakujemo vpliva na povečanje količine energije.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi z univerzalno graditvijo in uporabo objektov:

- **v času gradnje:** ne pričakujemo vpliva na neoviran dostop do objektov in njihovo uporabo.
- **v času uporabe:** ne pričakujemo vpliva na neoviran dostop do objektov in njihovo uporabo.

Pričakovani vplivi na okolico v zvezi s trajnostno rabo naravnih virov:

- **v času gradnje:** ne pričakujemo vpliva na trajnostno rabo naravnih virov.
- **v času uporabe:** ne pričakujemo vpliva na trajnostno rabo naravnih virov.

Opis ukrepov za preprečevanje oz. zmanjšanje pričakovanih vplivov na okolico upoštevanih v posameznih načrtih projekta:

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov na okolico v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo:

- **v času gradnje:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.
- **v času uporabe:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov objekta na okolico v zvezi z varnostjo pred požarom:

- **v času gradnje:** potrebno je upoštevati predpise in ukrepe za preprečitev nastanka požara.
- **v času uporabe:** zagotovljena je nosilnost za določen čas, omejeno je širjenje požara na zazelenjeno okolico, omogočena je varna evakuacija ljudi iz območja, upoštevana je varnost gasilcev in reševalcev.

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov na okolico v zvezi s higiensko in zdravstveno zaščito:

- **v času gradnje:** delovni stroji na gradbišču morajo biti redno pregledani in vzdrževani. Pri gradnji je potrebno dela izvajati tako, da bo eliminiranje prahu minimalno. Gradbeni in komunalni odpadki se morajo ustrezno deponirati in odvažati.
- **v času uporabe:** Ni predvidenih posebnih ukrepov.

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov na okolico v zvezi z varnostjo pri uporabi:

- **v času gradnje:** potrebno je upoštevati določila zakonodaje v zvezi z varnostjo pri delu.
- **v času uporabe:** pohodne površine je potrebno redno čistiti in vzdrževati, predvidena je uporaba nezdrsljivih materialov.

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov na okolico v zvezi z zaščito pred hrupom:

- **v času gradnje:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z hrupom, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.
- **v času uporabe:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z hrupom, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov na okolico v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote:

- **v času gradnje:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.
- **v času uporabe:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov na okolico v zvezi z univerzalno graditvijo in rabo objektov:

- **v času gradnje:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z univerzalno graditvijo in uporabo objektov, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.
- **v času uporabe:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi z univerzalno graditvijo in uporabo objektov, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.

Ukrepi za preprečevanje oz. zmanjšanje vplivov na okolico v zvezi s trajnostno rabo naravnih virov:

- **v času gradnje:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi s trajnostno rabo naravnih virov, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.

- **v času uporabe:** glede na to, da se ne pričakuje negativnih vplivov na okolico v zvezi s trajnostno rabo naravnih virov, nismo predvideli posebnih ukrepov za preprečitev in zmanjšanje vplivov.

Z upoštevanjem določil te dokumentacije in drugih predpisov, ki urejajo delovanje posameznih instalacij, sanitarne razmere, red v območjih poselitve in podobno, obravnavana gradnja ne bo škodljivo vplivala na okolje.

Investicijski projekt ne povzroča stroškov, ki bi terjali posebna vlaganja v odpravo negativnih okoljskih vplivov. Vsi omilitveni ukrepi so v skladu s slovenskimi predpisi že vkalkulirani v stroških gradnje.

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).

11 ANALIZA LOKACIJE

Investicija se bo izvajala v podravski regiji, občini Slovenska Bistrica, na območju KS Dr. Jagodič in KS Črešnjevec.

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 sprejetju prostorsko ureditvenih pogojev za celotno območje občine Slovenska Bistrica - 1(uradno prečiščeno besedilo, Uradni list RS, št. 34/15, 85/15 in 67/18)

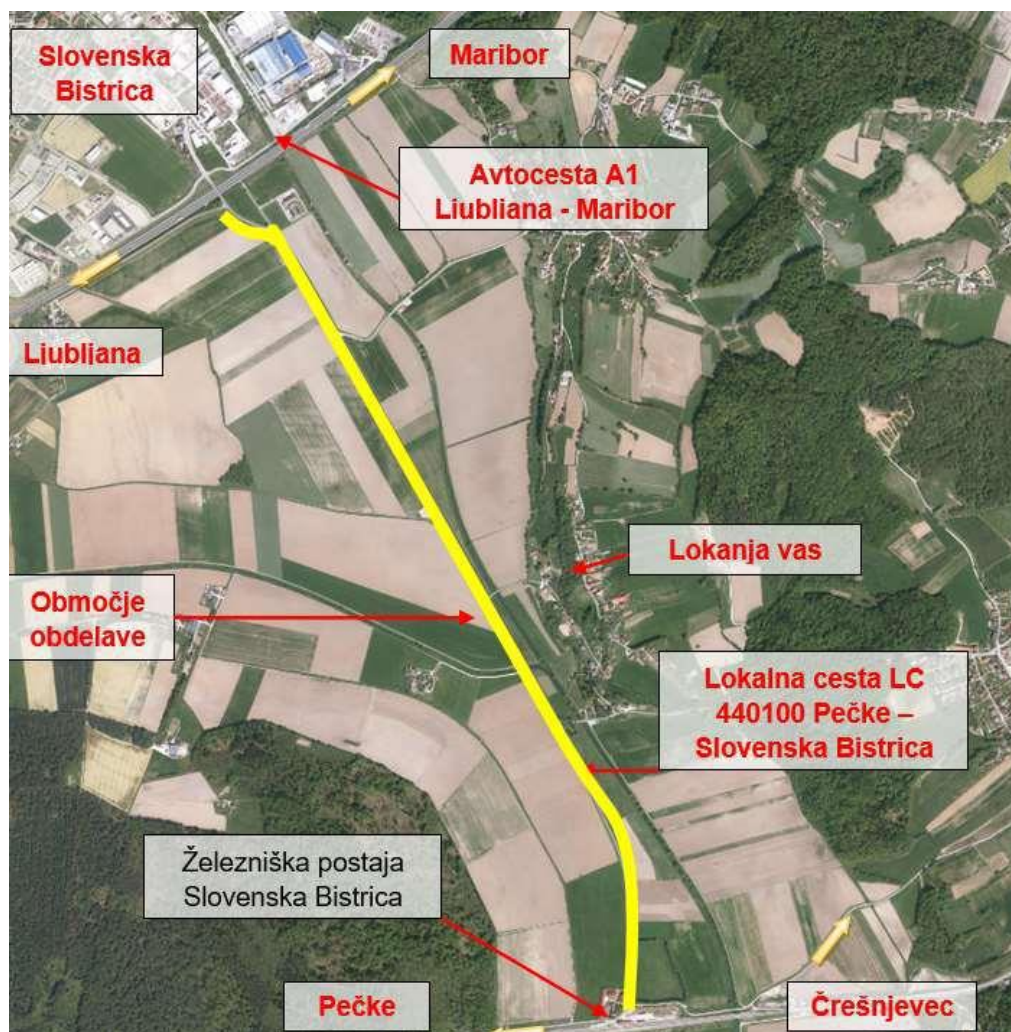
Izgradnja kolesarske poti je predvidena na naslednjih zemljiščih:

- Parc. št. 2737, 2765, 2773, vse k.o. Slovenska Bistrica;
- Parc. št. 691, 666/2, 576, 690, 666/1, vse k.o. Cigonca;
- Parc. št. 1788/2, 1773, 1782, 1769, 1761/1, 1761/2, 1772, vse k.o. Črešnjevec.

Obravnavano območje leži v občini Slovenska Bistrica, med avtocesto A1 Ljubljana – Maribor in železniško postajo Slovenska Bistrica. Predvidena infrastruktura se bo navezala na že zgrajeno infrastrukturo.

Celotno območje ureditve leži na poplavnem območju. Teren je pretežno ravninski. Ob lokalni cesti LC 440101 Pečke – Slovenska Bistrica so v naravi kmetijske površine.

SLIKA 10: LOKACIJA INVESTICIJE



Meja obdelave se prične za nadvozem čez avtocesto A1 Ljubljana – Maribor, v smeri proti železniški postaji Slovenska Bistrica.

SLIKA 11: POGLED NA PREDVIDEN ZAČETEK KOLESARSKÉ STEZE ZA NADVOZOM NAD AVTOCESTO A1 LJUBLJANA – MARIBOR – KOLESARSKA STEZA DESNO



SLIKA 12: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101 IZ SMERI SLOVENSKA BISTRICA PROTI ŽELEZNIŠKI POSTAJI, PREČKANJE VODOTOKA LOŽNICA – KOLESARSKA STEZA DESNO



SLIKA 13: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101 IZ SMERI SLOVENSKA BISTRICA PROTI ŽELEZNIŠKI POSTAJI – ZA PRIKLJUČKOM LC 440582 PREDVIDEN PREHOD KOLESARSKE STEZE PREKO TRAPEZNE GRBINE NA LEVO STRAN CESTE



SLIKA 14: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101, V SMERI PROTI ŽELEZNIŠKI POSTAJI- PREHOD KOLESARJEV PREKO OBSTOJEČE GRBINE



SLIKA 15: POGLED NA LOKALNO CESTO LC 440101, V SMER PEČKE – OBSTOJEČA TRAPEZNA GRBINA Z PREHODOM ZA PEŠCE – MEJA OBDELAVE



12 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

12.1 Časovni načrt izvedbe investicije

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

TABELA 15: ČASOVNI NAČRT IZVEDBE 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

12.2 Organizacija vodenja projekta

Investicijo vodi Oddelek za okolje in prostor Občine Slovenska Bistrica. Za nemoteno izvedbo bo poleg investitorja in upravljavca zadolžen še izvajalec strokovnega nadzora gradnje ter predstavnik izvajalca gradnje.

V izvedbo obravnavane investicije so organizacijsko vključeni naslednji nosilci nalog:

Dr. Ivan Žagar	Župan - odgovorna oseba investitorja
Mag. Branko Žnidar	Direktor občinske uprave – vodja projekta Odgovornost: Nadzor in koordinacija izvajanja aktivnosti projekta
Janja Mlaker	Vodja oddelka za okolje in prostor Odgovornost: Usklajevanje izvajanja operacije ter spremljanje izvedbe operacije, odgovornost za pripravo javnih naročil, izvedbe projekta in sodelovanje z zunanjimi izvajalci
Janja Smogavec	Vodja oddelka za splošne in pravne zadeve Odgovornost: Priprava pravnih podlag in urejanje pravnih zadev
Projektant	Priprava projektne dokumentacije
Izvajalec strokovnega nadzora gradnje	Še ni izbran
Predstavnik izvajalca gradnje	Še ni izbran

12.3 Analiza izvedljivosti

Časovni načrt opredeljuje vse aktivnosti, ki so potrebne za izvedbo investicijskega projekta z realnimi čarovnimi roki.

Investitor, Občina Slovenska Bistrica, je v preteklih letih že pridobila izkušnje pri pripravi in vodenju podobnih investicijskih projektov. Izvedbo investicijskega projekta bodo vodile strokovne službe občine. Te vključujejo zunanje strokovne sodelavce pri pripravi projektne in investicijske dokumentacije, nadzoru izvajanja GOI del, pripravi dokumentacije za tehnični pregled in končni prevzem.

Javna naročila bodo izvedena skladno z veljavnim Zakonom o javnem naročanju - ZJN-3. Temeljna načela, ki veljajo na področju javnih naročil nalagajo naročniku, da mora izvedba postopkov javnih naročil temeljiti na načelu prostega pretoka blaga, načelu svobode ustanavljanja, načelu prostega pretoka storitev, ki izhajajo iz PDEU ter na načelih gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti, zagotavljanja konkurence med ponudniki, transparentnosti javnega naročanja, enakopravne obravnave ponudnikov in sorazmernosti. Naročnik bo pri pripravi dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila in izvedbi postopkov oddaje javnih naročil zagotovil, da bo oddaja ponudb mogoča s strani vseh zainteresiranih gospodarskih subjektov, da bodo postopki transparentni in bodo omogočali enakopravno obravnavo ponudnikov ter konkurenco med ponudniki.

Merila za izbor ponudnikov bodo oblikovana skladno z določili ZJN-3, tako da bo izbrana ekonomsko najugodnejša ponudba. Naročnik pa bo pri izbiri postopkov za oddajo javnih naročil izbral postopke, v skladu z mejnimi vrednostmi, določenimi z ZJN-3. Investitor bo zagotovil ustrezen nadzor in spremljanje del. Nadzornik bo izbran po postopku javnega naročanja. V času izvedbe se bodo sproti, vsaj mesečno, izdelovala in spremljala poročila o izvajanju investicije, z opredelitvijo ukrepov in rešitev za morebitna odstopanja od plana. Časovni načrt je izvedljiv, lahko pa se zamakne v primeru revizijskih postopkov v postopkih javnega naročanja. Glavni mejniki projekta so:

- pridobitev nepovratnih sredstev za sofinanciranje stroškov investicije,
- uspešna oddaja GOI del po evidenčnem naročilu in sklenjena pogodba za izvajanje,
- uspešna izvedba del.

Občina Slovenska Bistrica bo oddala vlogo za pridobitev nepovratnih sredstev Kohezijskega sklada 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 v znesku 1.700.080,25 € v letu 2025. Ocenjuje se, da v primeru, da sredstva za sofinanciranje ne bodo odobrena ali bodo odobrena v nižjem znesku, lahko to vpliva na časovni zamik pričetka investicije.

Zaključek:

Projekt izkazuje realno izvedljivost v obdobju, za katerega velja podpora. Začetek realne izvedljivosti projekta je začetek gradnje v prvi polovici leta 2025 in dokončanje vseh del do konca novembra 2025.

Projekt ima določen terminski plan, definirano finančno strukturo in vzpostavljeno organizacijsko strukturo, zato je kot tak izvedljiv.

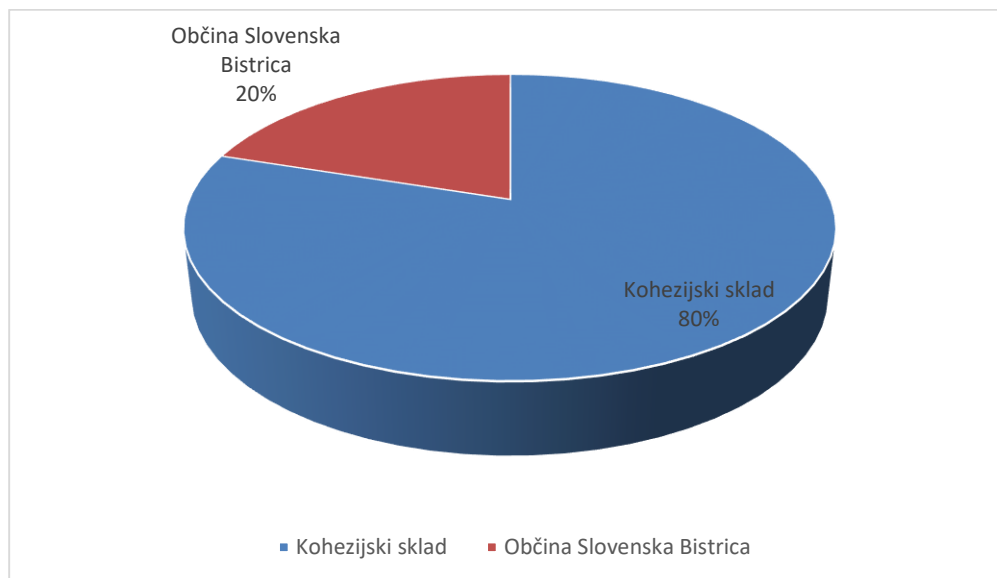
13 NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJE PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

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 1.700.080,25 €. 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 16: VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJE

		2025	
	Znesek brez DDV	DDV	Skupaj
Kohezijski sklad	1.393.508,40	306.571,85	1.700.080,25
Občina Slovenska Bistrica	348.377,10	76.642,96	425.020,06
Skupaj	1.741.885,50	383.214,81	2.125.100,31

SLIKA 16: PRIKAZ FINANČNE KONSTRUKCIJE



14 PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

14.1 Ocena prihodkov in stroškov investicijskega projekta po vzpostavitvi delovanja

PRIHODKI

Investicija bo del občinske cestne infrastrukture in ne bo ustvarjala nobenih prihodkov.

STROŠKI OBRATOVANJA

Odhodke predmetne investicije predstavljajo stroški rednega in investicijskega vzdrževanja in so ocenjeni 5.366,90 €. Predvideli smo, da bodo stroški v prvih letih zmanjšani na polovico, nakar se bodo postopoma višali na ocenjeno raven.

TABELA 17: IZRAČUN STROŠKOV VZDRŽEVANJA

Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest - 2020	1.028.093	€
Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest - 2021	1.340.053	€
Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest - 2022	1.345.112	€
Povprečje	1.237.753	€
Dolžina cestnega omrežja	662.084	m
Strošek na enoto	1,87	€/m
Dolžina kolesarske poti	2.870	m
Strošek vzdrževanja	5.366,90	€

14.2 Ocena izkaza finančnega toka investicije

Ocena izkaza finančnega toka investicije je pripravljena na podlagi naslednjih izhodišč:

- stroški so prikazani v stalnih cenah;
- upoštevana je ekonomska doba 30 let, ki se priporoča za projekte na področju cestne infrastrukture skladno z metodologijo za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov;
- kot začetno leto je upoštevano leto 2025, ki predstavlja leto nastanka investicijskih stroškov, koriščenje rezultatov investicije pa se bo pričelo v letu 2026, kot je opredeljeno v časovnem načrtu investicije;

- upoštevana je finančna diskontna stopnja 4 %, skladno 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);
- stroška amortizacije v prikazu finančnega in ekonomska toka posebej ne prikazujemo, skladno z dokumentom »Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects« (Evropska komisija, 2014), ki navaja, da strošek amortizacije pri vrednotenju investicijskih projektov ne sodi med postavke, ki izkazujejo denarne odlive;
- ostanek vrednosti je ugotovljen v višini neamortizirane vrednosti predmeta investiranja v zadnjem letu referenčnega obdobja¹. Znesek amortizacije smo izračunali z metodo padajočega zneska s stalno amortizacijsko stopnjo, pri kateri kot amortizacijsko osnovo upoštevamo vsakokratno sedanjo vrednost. Izračun je prikazan v spodnji tabeli.

TABELA 18: IZRAČUN PREOSTALE VREDNOSTI INVESTICIJE

Leto	Amortizacijska osnova (ostanek vrednosti)	Amortizacijska stopnja	Letna amortizacija (v EUR)
		(v %)	
2025	1.414.789,09	3	42.443,67
2026	1.372.345,42	3	41.170,36
2027	1.331.175,05	3	39.935,25
2028	1.291.239,80	3	38.737,19
2029	1.252.502,61	3	37.575,08
2030	1.214.927,53	3	36.447,83
2031	1.178.479,70	3	35.354,39
2032	1.143.125,31	3	34.293,76
2033	1.108.831,55	3	33.264,95
2034	1.075.566,61	3	32.267,00
2035	1.043.299,61	3	31.298,99
2036	1.012.000,62	3	30.360,02
2037	981.640,60	3	29.449,22
2038	952.191,38	3	28.565,74
2039	923.625,64	3	27.708,77
2040	895.916,87	3	26.877,51
2041	869.039,37	3	26.071,18
2042	842.968,19	3	25.289,05
2043	817.679,14	3	24.530,37
2044	793.148,77	3	23.794,46
2045	769.354,30	3	23.080,63
2046	746.273,67	3	22.388,21
2047	723.885,46	3	21.716,56
2048	702.168,90	3	21.065,07
2049	681.103,83	3	20.433,11

¹ Upoštevan je 3% odpis vrednosti letno, skladno s 33. členom ZDDPO-2.

2050	660.670,72	3	19.820,12
2051	640.850,60	3	19.225,52
2052	621.625,08	3	18.648,75
2053	602.976,33	3	18.089,29
2054	584.887,04	3	17.546,61
2055	567.340,43	3	17.020,21
2056	550.320,21		

TABELA 19: PRIKAZ FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2025	1.414.789,09				-1.414.789,09
2026		2.683,45			-2.683,45
2027		2.683,45			-2.683,45
2028		2.683,45			-2.683,45
2029		2.683,45			-2.683,45
2030		2.683,45			-2.683,45
2031		3.220,14			-3.220,14
2032		3.220,14			-3.220,14
2033		3.220,14			-3.220,14
2034		3.220,14			-3.220,14
2035		3.220,14			-3.220,14
2036		3.756,83			-3.756,83
2037		3.756,83			-3.756,83
2038		3.756,83			-3.756,83
2039		3.756,83			-3.756,83
2040		3.756,83			-3.756,83
2041		4.293,52			-4.293,52
2042		4.293,52			-4.293,52
2043		4.293,52			-4.293,52
2044		4.293,52			-4.293,52
2045		4.293,52			-4.293,52
2046		4.830,21			-4.830,21
2047		4.830,21			-4.830,21
2048		4.830,21			-4.830,21
2049		4.830,21			-4.830,21
2050		4.830,21			-4.830,21
2051		5.366,90			-5.366,90
2052		5.366,90			-5.366,90
2053		5.366,90			-5.366,90
2054		5.366,90			-5.366,90
2055		5.366,90		550.321,21	544.954,31
Skupaj	1.414.789,09	120.755,25	0,00	550.321,21	-985.223,13

TABELA 20: PRIKAZ DISKONTIRANEGA FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2025	1.360.374,13				-1.360.374,13
2026		2.481,00			-2.481,00
2027		2.385,58			-2.385,58
2028		2.293,82			-2.293,82
2029		2.205,60			-2.205,60
2030		2.205,60			-2.205,60
2031		2.447,04			-2.447,04
2032		2.352,92			-2.352,92
2033		2.262,43			-2.262,43
2034		2.175,41			-2.175,41
2035		2.091,74			-2.091,74
2036		2.346,50			-2.346,50
2037		2.256,25			-2.256,25
2038		2.169,48			-2.169,48
2039		2.086,03			-2.086,03
2040		2.005,80			-2.005,80
2041		2.204,18			-2.204,18
2042		2.119,40			-2.119,40
2043		2.037,89			-2.037,89
2044		1.959,51			-1.959,51
2045		1.884,14			-1.884,14
2046		2.038,13			-2.038,13
2047		1.959,74			-1.959,74
2048		1.884,37			-1.884,37
2049		1.811,89			-1.811,89
2050		1.742,20			-1.742,20
2051		1.861,33			-1.861,33
2052		1.789,74			-1.789,74
2053		1.720,90			-1.720,90
2054		1.654,72			-1.654,72
2055		1.591,07		163.148,37	161.557,30
Skupaj	1.360.374,13	62.024,44	0,00	163.148,37	-1.259.250,20

Namen finančne analize je na podlagi napovedi denarnih tokov projekta izračunati kazalnike finančne učinkovitosti/upravičenosti izvedbe investicijskega projekta. Med te kazalnike spadajo neto sedanje vrednosti, stopnje donosnosti, dobe vračila naložbe ter pripadajoče finančne relativne neto sedanje vrednosti projekta.

TABELA 21: FINANČNA MERILA INVESTICIJE

Postavka	Vrednost
Finančna interna stopnja donosnosti	-3,60 %
Finančna neto sedanja vrednost	-1.259.250,20 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-0,757
Finančni količnik relativne koristnosti	0,82

Finančna neto sedanja vrednost je pri 4% diskontni stopnji negativna in znaša -1.259.250,20 €, kar pomeni, da investicijski projekt v obravnavanem 30 letnem obdobju ne prinaša pozitivnega finančnega donosa.

Interna stopnja donosnosti predstavlja diskontno stopnjo, pri kateri je sedanja vrednost donosov enaka sedanji vrednosti investicijskih stroškov. Absolutna vrednost je dosežena, ko je neto sedanja vrednost večja od 0. Obravnavana investicija izkazuje negativno finančno interno stopnjo donosa, kar pa je v primeru projektov, ki se financirajo z javnimi sredstvi in so namenjeni zagotavljanju širših družbenih koristi, tudi pričakovano.

Na podlagi izračunov finančnih kazalnikov lahko zaključimo, da je projekt v obravnavanem referenčnem obdobju nerentabilen, kar je glede na naravo investicijskega projekta pričakovano.

Izvedba projekta ni namenjena ustvarjanju dobička, zaradi česar projekta ne moremo neposredno primerjati z investicijskimi projekti, ki jih izvajajo gospodarske družbe. Posledično različni izračuni finančnih dinamičnih kazalnikov uspešnosti naložbe, kot sta finančna neto sedanja vrednost in finančna interna stopnja donosa, niso najbolj primerni za presojanje upravičenosti izvedbe omenjenega projekta. Upravičenost izvedbe projekta glede na njegov osnovni namen lahko opravičujemo le skozi družbeno-ekonomske koristi, ki jih le-ta prinaša in upravičuje vlaganja javnih sredstev v izvedbo projekta. Projekte, kamor uvrščamo tudi izgradnjo predmetne infrastrukture, zato ni mogoče oz. je neupravičeno gledati in ocenjevati le s finančne perspektive.

Te investicije opravičujejo kazalniki, ki smo jih izračunali v okviru ekonomske analize.

15 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE OCENE TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV, SKUPAJ S PREDSTAVITVIJO UČINKOV, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

Investicijski projekt prinaša še veliko koristi, ki se jih ne da denarno natančno ovrednotiti in koristi oz. izgube, ki jih lahko ovrednotimo v denarju. Cilj analize stroškov in koristi je opredeliti in ovrednotiti vse morebitne vplive izvedbe investicijskega projekta. Pri opredelitvi stroškov in koristi nadgradimo finančno analizo z indirektnimi koristmi, tako da dobimo ekonomsko analizo, ki predstavlja ovrednotenje, pri katerem se upoštevajo vsi ekonomski stroški in vse ekonomske koristi v družbi. Ekonomska analiza utemeljuje upravičenost investicijskega projekta s širšega družbenega, razvojno-gospodarskega in socialnega vidika.

Ekonomsko analizo delamo na podlagi družbenega vidika. Prilagoditve, ki jih moramo narediti, so: davčni popravki (cene inputov in outputov ne smejo vsebovati DDV, zato ga iz izračunov izključimo), popravki zaradi eksternalij ter popravek od tržnih do obračunskih cen. Obračunske cene so z uporabo konverzijskih faktorjev izračunane iz cen v finančni analizi.

Koristi in stroške različnih učinkov projekta je mogoče primerjati le v primeru skupne enote, v kateri so ti izraženi in ta enota je po navadno denar. Kriterij po katerem odločamo ali posamezen projekt izvedemo je, da mora ta v svoji življenjski dobi prinesiti pozitivne neto koristi. Le na ta način je mogoče upravičiti uporabo (javnih) sredstev za izvedbo posameznega projekta. Družbeno-ekonomskih učinkov ni vedno mogoče denarno ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi in družbe.

Obravnavani projekt v osnovi ni namenjen tržni dejavnosti in ustvarjanju donosov, zaradi česar je finančno nerentabilen, kar je že pokazala finančna analiza. Če pa ga proučujemo s širšega družbenega vidika, vidimo, da bo z dodatnimi koristmi, ki jih bo prinesla njegova izvedba lokalnemu okolju in širše, pozitivno vplival na demografski, družbeni, socialni, gospodarski in tudi ekološki razvoj območja, kot na primer:

- Večanje deleža trajnostne mobilnosti;
- Izboljšanje razvojnih možnosti z vidika trajnostnega in okoljskega razvoja;
- Zmanjševanje vplivov na okolje;
- Izboljšanje prometne varnosti;
- Pozitiven učinek na zdravje prebivalcev;
- Izboljšanje povezanosti mesta Slovenska Bistrica z železniško postajo in s tem izboljšanje dostopnosti do javnega prometa;

- Dvig življenjskega standarda tako ožjega kot tudi širšega območja ipd..

Za potrebe ekonomske analize smo ovrednotili naslednje koristi:

1. Koristi v času gradnje:

Ocenjujemo, da bo vsaj 30 % naložbe izvedene z domačimi izvajalci, kar bo imelo neposreden vpliv na njihov prihodek.

2. Koristi, ki izhajajo iz zmanjševanja deleža motoriziranega prometa:

Motorizirani promet ima številne negativne učinke. Prometne nesreče povzročajo ekonomsko škodo in zdravstvene težave udeležencev. Emisije izpustov onesnažujejo zrak, povzročajo težave z dihalni in številne druge resne zdravstvene težave, ki še posebej prizadenejo otroke in starejše. Hrup povzroča stres, motnje spanja in zmanjšuje kakovost ter udobje bivanja. Zastoji v cestnem prometu povzročajo izgube časa in stres, ovirajo druge vrste transporta in višajo njihove stroške.

Negativne vplive prometa na okolje in zdravje lahko prikažemo tudi v stroških, ki jih ta povzroča. Stroške prometa predstavljajo notranji stroški, ki jih pokrijemo udeleženci sami (takse, davki, vzdrževanje vozil). Zunanji stroški prometa pa so stroški, ki jih udeleženci neposredno ne poravnajo: onesnaženje zraka, prometne nezgode, hrup in zastoji, pa tudi vzdrževanje in razgradnja prometne infrastrukture ter poraba prostora zanjo, skupaj s parkirišči (Agencija RS za okolje, 2016).

Ocenjena vrednost zunanjih stroškov prometa je v letu 2021 znaša približno 2.4 milijarde evrov ali 4,6 % bruto domačega proizvoda Slovenije. Veliko večino (99 %) povzroča cestni in zgolj 1 % železniški promet (Urbanistični inštitut RS, 2023). Korist ocenjujemo na približno 15.000 € na letni ravni, pri oceni izhajamo iz naslednjega izračuna:

Ocenjeni zunanji stroški prometa, Slovenija, 2021	2.400.000.000	€
Število motornih vozil, 2021	1.405.100	vozil
Strošek na vozilo	1.708,06	€/vozilo
Povprečno število prevoženih kilometrov na leto	12.000	Km
Zunanji stroški vozila na prevožen km	0,142338624	€
Dolžina trase (obe smeri)	5,74	Km
Število vozil na dan	50	Vozil
Zunanji stroški na letni ravni za 50 vozil	14.910,68	€

3. Koristi, ki izhajajo iz povečanja razvojnih možnosti in dviga življenjskega standarda ljudi:

Te koristi smo ocenili kot preprečeno odseljevanje zaradi boljših pogojev bivanja na danem območju in jo izrazili v vrednosti BDP za 2 prebivalca v Podravski regiji, kar znaša 44.090,00 € letno.

TABELA 22: KORISTI PO DINAMIČNI METODI

	Korist 1	Korist 2	Korist 3	Skupaj
2025	424.436,73			424.436,73
2026		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2027		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2028		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2029		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2030		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2031		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2032		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2033		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2034		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2035		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2036		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2037		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2038		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2039		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2040		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2041		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2042		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2043		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2044		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2045		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2046		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2047		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2048		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2049		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2050		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2051		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2052		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2053		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2054		15.000,00	44.090,00	59.090,00
2055		15.000,00	44.090,00	59.090,00
				2.197.136,73

Vse stroške smo v ekonomski analizi očistili davkov in prispevkov. Za investicijske stroške in ostanek vrednosti smo upoštevali korekcijski faktor 0,72301, ki smo ga določili ob predpostavki 40 % dela, 60 % materiala ter 22 % DDV. Enaki korekcijski faktor smo upoštevali pri operativnih stroških.

TABELA 23: PRIKAZ EKONOMSKEGA TOKA INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Koristi	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2025	1.022.906,66	0,00	424.436,73		-598.469,93
2026		1.940,16	59.090,00		57.149,84
2027		1.940,16	59.090,00		57.149,84
2028		1.940,16	59.090,00		57.149,84

2029		1.940,16	59.090,00		57.149,84
2030		1.940,16	59.090,00		57.149,84
2031		2.328,19	59.090,00		56.761,81
2032		2.328,19	59.090,00		56.761,81
2033		2.328,19	59.090,00		56.761,81
2034		2.328,19	59.090,00		56.761,81
2035		2.328,19	59.090,00		56.761,81
2036		2.716,23	59.090,00		56.373,77
2037		2.716,23	59.090,00		56.373,77
2038		2.716,23	59.090,00		56.373,77
2039		2.716,23	59.090,00		56.373,77
2040		2.716,23	59.090,00		56.373,77
2041		3.104,26	59.090,00		55.985,74
2042		3.104,26	59.090,00		55.985,74
2043		3.104,26	59.090,00		55.985,74
2044		3.104,26	59.090,00		55.985,74
2045		3.104,26	59.090,00		55.985,74
2046		3.492,29	59.090,00		55.597,71
2047		3.492,29	59.090,00		55.597,71
2048		3.492,29	59.090,00		55.597,71
2049		3.492,29	59.090,00		55.597,71
2050		3.492,29	59.090,00		55.597,71
2051		3.880,32	59.090,00		55.209,68
2052		3.880,32	59.090,00		55.209,68
2053		3.880,32	59.090,00		55.209,68
2054		3.880,32	59.090,00		55.209,68
2055		3.880,32	59.090,00	397.887,74	453.097,42
Skupaj	1.022.906,66	87.307,25	2.197.136,73	397.887,74	1.484.810,55

TABELA 24: PRIKAZ DISKONTIRANEGA EKONOMSKEGA TOKA INVESTICIJE PRI 5 % DISKONTNI STOPNJI

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Koristi	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2025	1.022.906,66		404.225,45		-618.681,21
2026		1.759,78	53.596,37		51.836,59
2027		1.675,98	51.044,16		49.368,18
2028		1.596,18	48.613,49		47.017,31
2029		1.520,17	46.298,56		44.778,39
2030		1.447,78	44.093,87		42.646,09
2031		1.654,60	41.994,16		40.339,56
2032		1.575,81	39.994,44		38.418,62
2033		1.500,77	38.089,94		36.589,17
2034		1.429,31	36.276,13		34.846,83
2035		1.361,25	34.548,70		33.187,45
2036		1.512,50	32.903,52		31.391,03
2037		1.440,47	31.336,69		29.896,22
2038		1.371,88	29.844,47		28.472,59
2039		1.306,55	28.423,30		27.116,75

2040		1.244,33	27.069,81		25.825,48
2041		1.354,38	25.780,77		24.426,39
2042		1.289,88	24.553,12		23.263,23
2043		1.228,46	23.383,92		22.155,46
2044		1.169,96	22.270,40		21.100,44
2045		1.114,25	21.209,90		20.095,65
2046		1.193,84	20.199,91		19.006,07
2047		1.136,99	19.238,01		18.101,02
2048		1.082,85	18.321,91		17.239,07
2049		1.031,28	17.449,44		16.418,16
2050		982,17	16.618,52		15.636,34
2051		1.039,34	15.827,16		14.787,82
2052		989,85	15.073,48		14.083,64
2053		942,71	14.355,70		13.412,99
2054		897,82	13.672,09		12.774,27
2055		855,07	13.021,04	87.678,33	99.844,31
Skupaj	1.022.906,66	38.706,21	1.269.328,44	87.678,33	295.393,90

TABELA 25: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE

Postavka	Vrednost
Ekonomska interna stopnja donosnosti	9,23 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	295.393,90 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,29
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,19

Ekonomska interna stopnja je višja kot družbena diskontna stopnja 5 %. Ekonomska neto sedanja vrednost projekta je pozitivna, ekonomski količnik relativne koristnosti pa znaša 1,19, kar pomeni, da vsota diskontiranih prihodkov za 19 % presega vsoto diskontiranih stroškov. Stroški investicije so torej nižji od njenih ekonomskih koristi.

Rezultati ekonomske analize kažejo pozitivne ekonomske učinke investicije, ki presegajo stroške za njeno izvedbo. To pomeni, da je investicija ekonomsko upravičena in družbeno sprejemljiva.

16 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

16.1 Analiza občutljivosti

Z analizo občutljivosti smo ugotavljali, v kolikšni meri je investicija občutljiva na dejavnike tveganja, in sicer na povečanje investicijskih stroškov in zmanjšanje koristi. Ugotovili smo:

- pri povečanju investicijskih stroškov za 10 % se ekonomska interna stopnja donosnosti zniža na 8,26 %;
- pri povečanju investicijskih stroškov za 10% in povečanju operativnih stroškov za 10 % se ekonomska interna stopnja donosnosti zniža na 8,22 %;
- pri povečanju investicijskih in operativnih stroškov za 10% in zmanjšanju koristi za 10 % se ekonomska interna stopnja donosnosti zniža na 7,25 %.

Ugotavljamo, da spremembe dejavnikov tveganja ne vplivajo bistveno na družbeno sprejemljivost investicije, zato investicija ni rizična.

16.2 Analiza tveganj

Analiza tveganja je po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16) definirana kot ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih dosežkov.

V nadaljevanju so opredeljena možna tveganja, ki smo jih ločili na pripravljalno fazo in fazo izvajanja. Glede na oceno tveganja smo jih opredelili na:

- nizko tveganje;
- srednje tveganje;
- visoko tveganje.

TABELA 26: OCENA TVEGANJA

TVEGANJA V PRIPRAVLJALNI FAZI			OCENA TVEGANJA
1.	Pridobivanje dokumentacije	Gre predvsem za projektno in investicijsko dokumentacijo, dokumentacijo s področja varstva okolja, prostorske akte, tehnično dokumentacijo ipd. Pridobitev projektne dokumentacije je v teku in predvideva se, da bo vsa potrebna dokumentacija, potrebna za pričetek gradnje, pridobljena v načrtovanem časovnem roku.	Nizko tveganje

2.	Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: neusklajenost projekta s cilji in strategijo investitorja, neusklajenost projekta z državnimi strategijami in z veljavno zakonodajo ipd. Predmetna investicija je usklajena z državnimi strateškimi dokumenti, področno zakonodajo, vsebinami Programa evropske kohezijske politike, ukrepi za trajnostni urbani razvoj ter strategijo občine na področju prometa.	Nizko tveganje
3.	Splošna tveganja	Navedeni faktorji tveganja vplivajo predvsem na zaustavitev ali le na zastoj projekta in s tem podaljšanje roka njegove izvedbe. Predvideva se sofinanciranje stroškov investicije z nepovratnimi sredstvi Kohezijskega sklada v deležu 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.700.080,25 €. Ocenjuje se, da v primeru, da nepovratna sredstva ne bodo odobrena ali bodo odobrena v nižjem znesku, lahko to vpliva na časovni zamik pričetka investicije. V izogib podaljšanju časovnih rokov je investitor k pripravi vse potrebne dokumentacije pristopil z visoko stopnjo skrbnosti in strokovnosti.	Srednje tveganje
TVEGANJA V IZVEDBENI FAZI			
4.	Vodenje projekta	Pri tem gre predvsem za tveganje neuspešnega vodenja in pravočasnega zaključka projekta, sprejemanja napačnih odločitev, nejasnega delegiranja nalog in opredelitve odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu ipd. Investitor bo javno naročilo pripravil na način, ki bo omogočal širok konkurenčni pristop in istočasno oblikoval pogoje za udeležbo, ki bodo zagotovili izbiro najugodnejšega, ustrezno kadrovsko, tehnično in finančno usposobljenega ponudnika. Razpisno dokumentacijo bo oblikoval čim bolj transparentno, s spoštovanjem vseh določil zakonodaje, ki ureja javno naročanje. S tem se bo v največji možni meri izognil zamudam zaradi revizijskih postopkov javnega naročanja. Za izbiro najugodnejše ponudbe bo oblikoval komisijo, ki bo na visoki strokovni ravni izvedla pregled in ocenjevanje ponudb. Na ta način bo zagotovil izvedbo postopka v najkrajšem možnem času in s konkretnimi rezultati.	Nizko tveganje
5.	Kakovost in pravočasnost izvedbe	Dejavniki, ki vplivajo na ta tveganja, so: izvedba postopka javnega naročanja, izkušnost izvajalca del in podizvajalcev, veliko število podizvajalcev,	Nizko tveganje

		zanesljivost projektnega izvajalca, finančna stabilnost izvajalca projekta. V izogib tveganjem, povezanim s količinsko ali kakovostno neustrezno izvedbo del, bo investitor angažiral strokovni gradbeni in projektantski nadzor s ciljem, da se standardi kvalitete in ustrezna količinska izvedba zagotavljajo skozi celotno obdobje izvajanja del. Prav tako bodo strokovni sodelavci investitorja izvajali stalno spremljanje in nadzor nad izvedbo del in skrbeli za sprotno koordinacijo med vsemi deležniki. Investitor se bo z ustreznimi instrumenti finančnega zavarovanja zavaroval tako za kvaliteto izvedbe del kot za odpravo napak v garancijski dobi.	
--	--	---	--

17 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Finančna analiza izkazuje negativna finančna merila, kar je ob upoštevanju stroškov izgradnje obravnavane infrastrukture pričakovano, ekonomska analiza pa kaže pozitivne ekonomske učinke, ki jih ima investicija v družbenem okolju. V širšem družbenem kontekstu bo imela investicija v izgradnjo kolesarske poti številne pozitivne učinke, ki se kažejo v zmanjševanju številnih negativnih posledic motoriziranega prometa in spodbujanju zdravega življenjskega sloga ljudi. Opredeljene koristi upravičujejo ekonomsko upravičenost investicije.

Z Investicijskim programom se ugotavlja, da je investicija v izbrani varianti za nadaljnji razvoj območja, smiselna, ekonomsko upravičena in zaželjena s širšega družbenega vidika.

TABELA 27: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE

Vrednost investicije stalne cene (z DDV)	1.726.042,69 €
Vrednost investicije tekoče cene (z DDV)	2.125.100,31 €
Trajanje projekta	2024 - 2025
Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	5 %
FINANČNA ANALIZA	
Finančna interna stopnja donosnosti	-3,60 %
Finančna neto sedanja vrednost	-1.259.250,20 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-0,757
Finančni količnik relativne koristnosti	0,82
EKONOMSKA ANALIZA	
Ekonomska interna stopnja donosnosti	9,23 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	295.393,90 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,29
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,19