



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. b) točko dnevnega reda

ZADEVA: Investicijski program (IP) za projekt:
»Ukrepi za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu Slovenska
Bistrica«

Poročevalka: Janja Mlaker, vodja oddelka za okolje in prostor



O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA

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

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

Številka: MP/2024

Datum: 13.5.2024

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

ZADEVA: Investicijski program (IP) za projekt:
»Ukrepi za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu Slovenska Bistrica«

I. PREDLAGATELJ

Župan dr. Ivan ŽAGAR

II. DELOVNO TELO PRISTOJNO ZA OBRAVNAVO

Odbor za okolje in urejanje prostora

III. VRSTA POSTOPKA

Enofazni

IV. PRAVNE PODLAGE ZA SPREJEM:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju Javnih financ (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 ureditev prometnih površin v mestu Slovenska Bistrica, ki bodo pripomogle k razvoju trajnostne mobilnosti na našem območju. Cestni promet ima največji delež emisij toplogrednih plinov iz prometa; zgolj avtomobili ustvarijo 12 % vseh emisij ogljikovega dioksida v EU. Ker je Slovenska Bistrica predvsem zaradi svoje ugodne prometne lege precej tranzitno območje, so prizadevanja za zmanjšanje motoriziranega prometa v mestu ter zmanjšanju izpustov nevarnih snovi v zrak eno od pomembnih področij ukrepanj.

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

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

VI. FINANČNE POSLEDICE

Vrednost obravnavane investicije znaša 1.607.795,99 € z DDV (stalne cene, april 2024) oz. 1.662.461,06 € z DDV (tekoče cene).

Občina Slovenska Bistrica bo investicijo prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2024-2028, ki se bo izvedel v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije s sredstvi Kohezijskega sklada v deležu 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.329.968,85 €. Izvedba investicije je predvidena v letu 2025, Občina Slovenska Bistrica pa bo 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 Investicijski program (IP) »**Ukrepi za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu 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 »Ukrepi za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu 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

INVESTICIJSKI PROGRAM

za projekt:

UKREPI ZA POVEČANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTU SLOVENSKA BISTRICA



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

Slovenska Bistrica, maj 2024

KAZALO VSEBINE

1	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.....	4
1.1	Navedba investorjev in upravljavca ter izdelovalca investicijske dokumentacije	5
1.2	Predhodno izdelana investicijska dokumentacija	6
1.3	Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb	6
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	9
2.1	Splošni podatki investicijskega projekta	9
2.2	Cilji investicije.....	9
2.3	Spisek strokovnih podlag	10
2.4	Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante.....	10
2.5	Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta	11
2.6	Prikaz ocene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije	12
2.7	Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....	13
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB.....	15
4	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.....	16
4.1	Podravska regija z občino Slovenska Bistrica	16
4.2	Razlogi za investicijo.....	20
4.3	Uskladitev projekta z zakonodajo ter razvojnimi strategijami in politikami.....	21
4.4	Prikaz potreb z vidika predmeta investiranja	23
5	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
6	TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL	26
7	ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ »Z« INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ »BREZ INVESTICIJE« IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	31
8	PRIKAZ VREDNOSTI INVESTICIJE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	32
8.1	Izhodišča za prikaz vrednosti investicije	32
8.2	Vrednost investicije po stalnih cenah	32
8.3	Vrednost investicije po tekočih cenah	33
9	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCEN STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO.....	35
10	ANALIZA LOKACIJE Z IMENOVANJEM PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO OBJAVLJENI.....	39

11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	40
11.1	Časovni načrt izvedbe investicije.....	40
11.2	Organizacija vodenja projekta.....	40
11.3	Analiza izvedljivosti.....	41
12	NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJE PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA.....	43
13	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	44
13.1	Ocena prihodkov in stroškov investicijskega projekta po vzpostavitvi delovanja	44
13.2	Ocena izkaza finančnega toka investicije	44
14	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	49
15	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	54
15.1	Analiza občutljivosti.....	54
15.2	Analiza tveganj	54
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	57

KAZALO TABEL IN SLIK

TABELA 1: OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU	5
TABELA 2: OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	6
TABELA 3: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – STALNE CENE	12
TABELA 4: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – TEKOČE CENE	12
TABELA 5: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	12
TABELA 6: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	13
TABELA 7: PREBIVALSTVO V PODRAVSKI REGIJI 2004–2023 (NA DAN 1. 1.)	17
TABELA 8: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1. 1. 2023)	17
TABELA 9: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, STALNE CENE, APRIL 2024	32
TABELA 10: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE	33
TABELA 11: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE	33
TABELA 12: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, TEKOČE CENE	34
TABELA 13: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE	34
TABELA 14: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE	34
TABELA 15: ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA	40
TABELA 16: VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJE	43
TABELA 17: IZRAČUN STROŠKOV VZDRŽEVANJA	44
TABELA 18: IZRAČUN PREOSTALE VREDNOSTI INVESTICIJE	45
TABELA 19: PRIKAZ FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE	46
TABELA 20: PRIKAZ DISKONTIRANEGA FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE	47
TABELA 21: FINANČNA MERILA INVESTICIJE	47
TABELA 22: KORISTI PO DINAMIČNI METODI	51
TABELA 23: PRIKAZ EKONOMSKEGA TOKA INVESTICIJE	52
TABELA 24: PRIKAZ DISKONTIRANEGA EKONOMSKEGA TOKA INVESTICIJE PRI 5 % DISKONTNI STOPNJI	52
TABELA 25: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE	53
TABELA 26: OCENA TVEGANJA	54
TABELA 27: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	57
 SLIKA 1: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	13
SLIKA 2: PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA	16
SLIKA 3: BDP NA PREBIVALCA, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM TER NAJBOLJ IN NAJMANJ RAZVITO REGIJO, V OBDOBJU 2012-2022	18
SLIKA 4: STOPNJA MOTORIZACIJE V OBČINI GLEDE NA SLOVENSKO POVPREČJE	19
SLIKA 5: NAČINI POTOVANJA NA DELO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI	24
SLIKA 6: NAČINI POTOVANJA V ŠOLO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI	24
SLIKA 7: OBMOČJE OBDELAVE OB REGIONALNI CESTI SLOVENSKA BISTRICA – POLJČANE	27
SLIKA 8: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB LJUBLJANSKI CESTI	28
SLIKA 9: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB KOPALIŠKI ULICI	29
SLIKA 10: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE V TOMŠIČEVI ULICI	30
SLIKA 11: PRIKAZ FINANČNE KONSTRUKCIJE	43

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

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

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

Vrednost obravnavane investicije znaša 1.607.795,99 € z DDV (stalne cene, april 2024) oz. 1.662.461,06 € z DDV (tekoče cene). V skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016, je potrebno za investicijske projekte v vrednosti nad 1.500.000 pripraviti Dokument identifikacije investicijskega projekta in Investicijski program.

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

1.1 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 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

1.2 Predhodno izdelana investicijska dokumentacija

Predhodno je bil izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP). Dokument je investitor pripravil v aprilu 2024 in ga potrdil na 10. redni seji občinskega sveta Občine Slovenska Bistrica dne 24.4.2024. DIIP in IP obravnavata enako tehnološko rešitev izvedbe investicije.

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«. IP podrobneje obravnava v DIIP izbrano optimalno varianto.

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

Kot cilj investicije DIIP navaja zagotavljanje pogojev za večjo uporabo vseh oblik trajnostne mobilnosti, in sicer:

- Izboljšanje kolesarskih povezav in površin za pešce ter prometne varnosti;

- Izboljšanje navezav na urbano središče in s tem dostopnosti do javnega prevoza;
- Zmanjšanje uporabe avtomobilov, ki jih bo nadomestila uporaba kolesa ali hoja, predvsem za krajše poti;
- Zmanjšanje škodljivih vplivov motoriziranega prometa na okolje, s tem pa izboljšanje kakovosti življenja in zdravja prebivalcev.

IP ne spreminja namena in ciljev investicije.

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.

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

Tehnično tehnološka rešitev investicije v DIIP je podana na podlagi tehničnih poročil za posamezne segmente urejanja, in sicer:

- Projektna naloga za Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici (Geotada d.o.o., 2024);
- PZI za projekt Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob R2-430/0275 Slovenska Bistrica od km 2,0 do km 2,5+060 (Tehno inženirski biro d.o.o., 2023);
- PZI za Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane (Tehno inženirski biro d.o.o., 2021);
- Projektna naloga za izdelavo dokumentacije PZI za ureditev Kopališke ulice (Mikec d.o.o., 2024) .

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

Podana je bila ocena investicijskih stroškov, ki znaša 1.607.795,99 € z DDV (stalne cene, april 2024) oz. 1.662.461,06 € z DDV (tekoče cene).

Vrednost investicije po stalnih in tekočih cenah v IP ostaja enaka.

Časovni načrt investicije je opredelil začetek in konec posameznih faz izvajanja projekta. DIIP je predvidel, da bodo v letu 2024 odobrena nepovratna sredstva Kohezijskega sklada in zaključen javni razpis za izbiro izvajalca del, izvedbeni del pa je predviden v letu 2025, in sicer od aprila 2025 do konca novembra 2025. Infrastruktura bo v uporabo predana predvidoma do konca leta 2025.

IP obravnava enak časovni načrt, kot je bil podan v DIIP.

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 1.329.968,85 € nepovratnih sredstev Kohezijskega sklada v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2024-2028. Preostanek sredstev bo Občina Slovenska Bistrica zagotovila v proračunu za leto 2025..

IP ne predvideva drugačnih virov in višine financiranja, kot je bilo opredeljeno v DIIP.

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).

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 Splošni podatki investicijskega projekta

Naziv projekta:	Ukrepi za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu Slovenska Bistrica
Investitor:	Občina Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba investitorja:	Dr. Ivan Žagar, župan
Predmet projekta:	Prometna infrastruktura: kolesarske poti in površine za pešce - novogradnja, rekonstrukcija
Zahtevnost objekta:	Enostaven objekt
Strokovne podlage:	• Projektna naloga za Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici (Geotada d.o.o., 2024); • PZI za projekt Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob R2-430/0275 Slovenska Bistrica od km 2,0 do km 2,5+060 (Tehno inženirski biro d.o.o., 2023); • PZI za Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane (Tehno Inženirski Biro d.o.o., 2021); • Projektna naloga za izdelavo dokumentacije PZI za ureditev Kopališke ulice (Mikec d.o.o., 2024) .
Lokacija projekta:	Država: Slovenija Regija: Podravska Občina: Slovenska Bistrica Naselje: Slovenska Bistrica
Vrednost investicije – stalne cene:	1.317.865,57 € brez DDV / 1.607.795,99 € z DDV
Vrednost investicije – tekoče cene:	1.362.673,00 € brez DDV / 1.662.461,06 € z DDV
Izvajanje projekta:	2024 - 2025
Viri financiranja:	Kohezijski sklad: 1.329.968,85 € Občina Slovenska Bistrica: 332.492,21 €

2.2 Cilji investicije

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

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

Fizični kazalniki investicije so:

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

2.3 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).

Strokovne podlage za izdelavo IP so:

- Projektna naloga za Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici (Geotada d.o.o., 2024);
- PZI za projekt Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob R2-430/0275 Slovenska Bistrica od km 2,0 do km 2,5+060 (Tehno inženirski biro d.o.o., 2023);
- PZI za Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane (Tehno inženirski biro d.o.o., 2021);
- Projektna naloga za izdelavo dokumentacije PZI za ureditev Kopališke ulice (Mikec d.o.o., 2024) .

2.4 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 dolgoročno številne negativne posledice.

Varianta »brez investicije« ne pripomore k izvajanju ukrepov in ciljev, ki smo si jih zadali na področju trajnostnega razvoja tako na lokalni ravni, kot tudi na nacionalni in širše.

Znanstveniki ocenjujejo, da je za stabilno podnebje še sprejemljiv povprečen izpust na prebivalca okrog dve toni CO₂ na leto. V tem trenutku je ta količina nekajkrat večja (Slovenija znižuje CO₂, 2020). Projekcije prometnega modela v Slovenski Bistrici ob predpostavkah uspešne gospodarske in doseljevalne politike ter vsesplošne rasti individualnega motoriziranega prometa za obdobje 2030–2040 napovedujejo neobvladljive količine prometa v mestu (CPS občine Slovenska Bistrica). Naša ključna naloga je celosten pristop pri

načrtovanju prometa in mobilnosti, s katerim si prizadevamo rešiti izzive na področju prometa in mobilnosti ter prispevati k ključnim razvojnim potencialom. Trajnostna mobilnost je eden od pogojev za trajnostni razvoj in ima izjemen pomen za ohranjanje zdravega bivalnega okolja in blaženje podnebnih sprememb.

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.

2. Varianta »z investicijo«

Ta varianta obravnava ureditev prometnih površin v mestu Slovenska Bistrica, ki bodo omogočile večanje deleža kolesarjev in pešcev v cestnem prometu ter doseganje vseh s tem povezanih pozitivnih učinkov na ljudi in okolje.

Investitor je kot najprimernejšo varianto izbral varianto »z investicijo«, ki predvideva doseganje ciljev investicije v najkrajšem možnem času in najbolj optimalni dinamiki financiranja. Njeni učinki bodo prispevali k razvoju trajnostne mobilnosti in zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, izboljšanju kakovosti zraka in kakovosti življenjskega prostora. Njeni dolgoročni učinki bodo pripomogli k izboljšanju zdravja ljudi in preprečevanju nastajanja zdravstvenih težav in bolezni, ki so posledica onesnaženja ozračja z emisijami motoriziranega prometa.

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

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 nalogo za ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici je aprila 2024 izdelalo podjetje Geotada d.o.o., katerega odgovorna oseba je direktor Darko Recek.

PZI za projekt Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob R2-430/0275 Slovenska Bistrica od km 2,0 do km 2,5+060 je septembra 2023 izdelalo podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o., katerega odgovorna oseba je direktor Milan Heinc. Prav tako je podjetje Tehno Inženirski Biro d.o.o. julija 2022 izdelalo PZI za izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane.

Projektno nalogo za ureditev Kopališke ulice je aprila 2024 izdelalo podjetje Mikec d.o.o., katerega odgovorna oseba je direktor Branko Mikec.

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

2.6 Prikaz ocene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije

Ocena vrednosti investicijskega projekta je podana na podlagi naslednjih izhodišč:

- Stalne cene so podane na podlagi projektantskih predračunov, ki so bili izdelani aprila 2024;
- Tekoče cene so preračunane iz stalnih cen z upoštevanjem podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2024, ki jo je izdelal UMAR. Ta predvideva inflacijo v višini 3,4 %.

TABELA 3: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – STALNE CENE

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

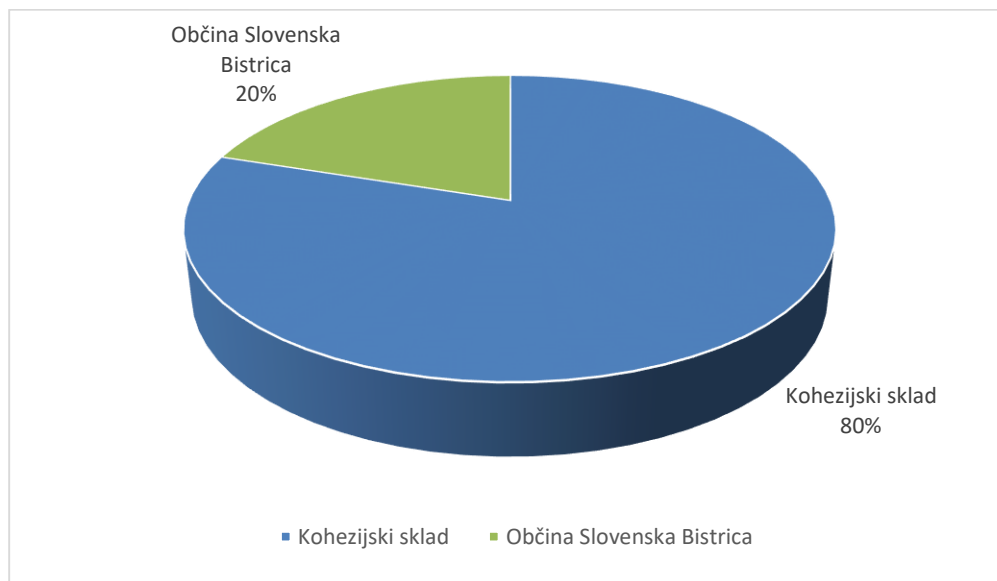
TABELA 4: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – TEKOČE CENE

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

TABELA 5: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE

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

SLIKA 1: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE



2.7 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)	1.607.795,99 €
Vrednost investicije tekoče cene (z DDV)	1.662.461,06 €
Trajanje projekta	2024 - 2025
Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	5 %
FINANČNA ANALIZA	
Finančna interna stopnja donosnosti	-3,47 %
Finančna neto sedanja vrednost	-1.157.963,04 €

Finančna relativna neto sedanja vrednost	-0,91
Finančni količnik relativne koristnosti	0
EKONOMSKA ANALIZA	
Ekonomska interna stopnja donosnosti	13,87 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	642.208,89 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,67
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,57

3 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

4 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

4.1 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)

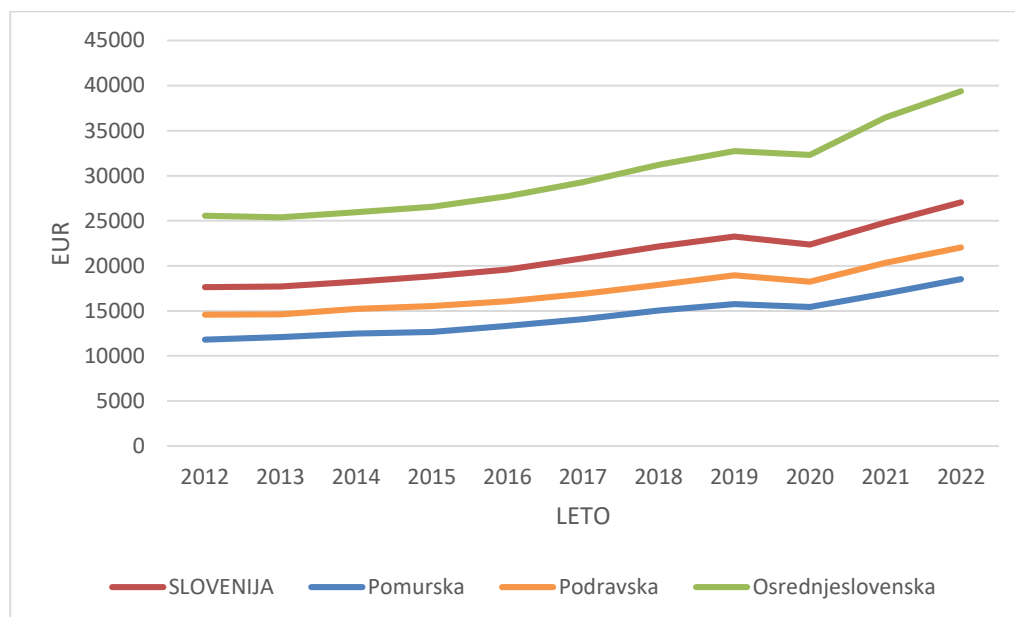
	Površina v km ²	Št. preb.	Preb./km ²
Slovenija	20.273	2.120.937	104,6
Podravska regija	2.170	329.753	152

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

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

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

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

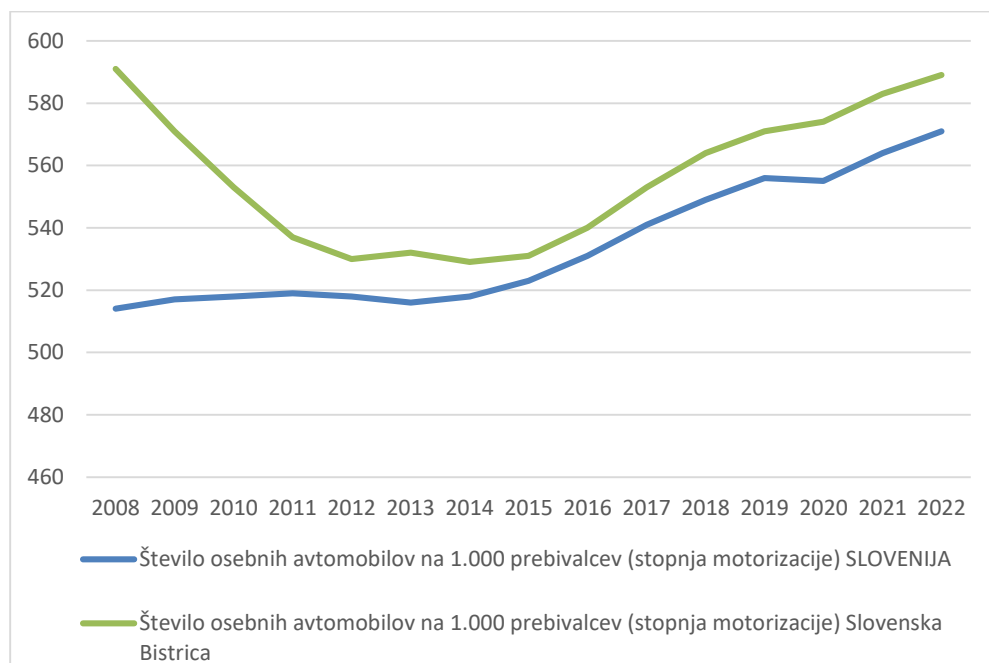
Mesto Slovenska Bistrica predstavlja industrijsko, upravno in kulturno središče občine. Gospodarstvo je s svojimi dejavnostmi bistveni dejavnik razvoja in napredka v občini. Prevladuje predelovalna industrija, ki predstavlja 2/3 gospodarstva (proizvodnja kovinskih izdelkov s poudarkom na aluminiju, živilsko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

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.

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.

4.2 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).

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

- Večati delež trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje;
- Izboljšati prometno varnost kolesarjev in pešcev;

- Uveljaviti kolesarjenje kot enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke,
- Kolesarjenje, tek in hojo pozicionirati kot uveljavljeno obliko rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste;
- Z uporabo trajnostne mobilnosti prispevati k izboljšanju zdravja občanov.

4.3 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 raščeni 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 koncepta 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.

4.4 Prikaz potreb z vidika predmeta investiranja

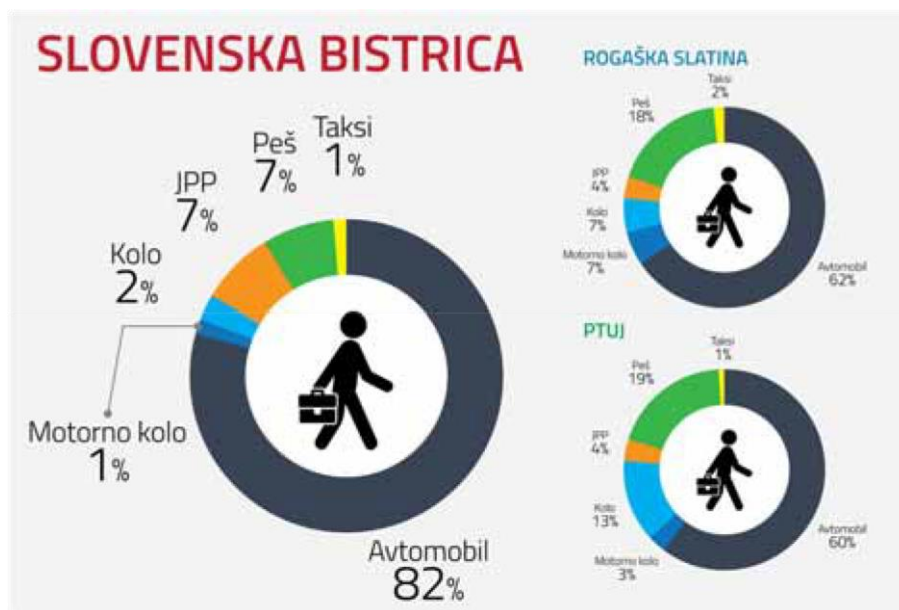
Mobilnost ima pomembno funkcijo v razvoju skupnosti in vpliva na kakovost bivanja. Lega Slovenske Bistrice, neposredno ob osrednjem avtocestnem kraku med Mariborom, Celjem in Ljubljano ter stičišču poti proti Ptuj, Rogaški Slatini in Zrečam, je izjemno ugodna in nudi velik potencial za razvoj gospodarstva, a hkrati predstavlja grožnjo, da postane prebivalcem neprijazno tranzitno območje. Zaradi terenskih danosti (predvsem v severnem delu), razpršene poselitve in obstoječe ponudbe javnih prevozov, je odvisnost od osebnega avtomobila na našem območju zelo velika. Dobra dostopnost do zaposlitvenih središč (Maribor, Celje, Ljubljana) in nekoliko nižje cene bivališč spodbujajo priseljevanje in obsežne dnevne migracijske tokove.

Trenutne razmere na področju prometne infrastrukture za pešce in kolesarje niso dobre, pri čemer se problemi pojavljajo predvsem iz naslednjih razlogov:

- Kolesarska infrastruktura med seboj ni sklenjena ali pa je sploh ni;
- Ob cesti pogosto ni površin za pešce;
- Uporabna vrednost obstoječe infrastrukture je pogosto slaba (nezadostne dimenzije, ovire, poškodovana vozna površina, prometno varnostna tveganja, neustrezna signalizacija).

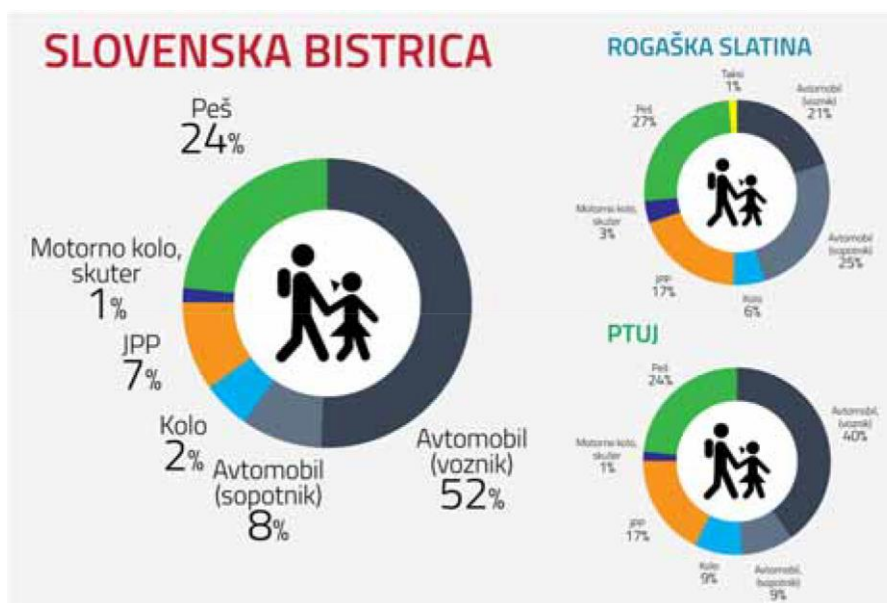
Anketa v zvezi s potovalnimi navadami občanov Slovenske Bistrice, ki je bila izvedena v okviru priprave CPS občine, je pokazala, da je raba osebnega avtomobila tudi za krajše poti, precej višja, kot v primerljivih občinah. Še posebej skrb vzbujajoči so trendi med mladimi, kar se posledično odraža v nesamostojnosti v prometu in pomanjkanju telesne aktivnosti. Ob nadaljevanju trenda priseljevanja in vsesplošne rasti individualnega motoriziranega prometa, bodo v bližnji prihodnosti količine prometa v mestu Slovenska Bistrica neobvladljive. Zato je povečanje deleža okolju prijaznih načinov potovanja ter izboljšanje kakovosti površin za trajnostno mobilnost ena od glavnih prioritet občine na področju razvoja prometne infrastrukture.

SLIKA 5: NAČINI POTOVANJA NA DELO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI



Vir: Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica

SLIKA 6: NAČINI POTOVANJA V ŠOLO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI



Vir: Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica

5 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.

6 TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL

Tehnični podatki in opisi v tem poglavju so povzeti iz tehničnih poročil, ki so zajeta v naslednji dokumentaciji:

- Projektna naloga za Ureditev kolesarskih povezav ob Tomšičevi ulici (Geotada d.o.o., 2024);
- PZI za projekt Ureditev kolesarske povezave s hodnikom za pešce ob R2-430/0275 Slovenska Bistrica od km 2,0 do km 2,5+060 (Tehno inženirski biro d.o.o., 2023);
- PZI za Izgradnjo pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti Slovenska Bistrica – Poljčane (Tehno inženirski biro d.o.o., 2021);
- Projektna naloga za izdelavo dokumentacije PZI za ureditev Kopališke ulice (Mikec d.o.o., 2024).

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

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

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

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

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

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

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

Od profila PO – P12 in B1 - B5 se odvodnjavanje vrši preko točkovnih cestnih požiralnikov z vtokom pod robnikom in enim točkovnim cestnim požiralnikom z vtokom v asfaltirani muldi,

z končnim iztokom po betonski kanaleti v novi prestavljeni jarek ob JP 940421. Pri iztoku v betonsko kanaletu se izvede betonska iztočna glava, oblikovana pod naklonom brežine.

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

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

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

SLIKA 7: OBMOČJE OBDELAVE OB REGIONALNI CESTI SLOVENSKA BISTRICA – POLJČANE



Vir: Tehno Inženirski Biro d.o.o.

2. KOLESARSKA POVEZAVA S HODNIKOM ZA PEŠČE OB LJUBLJANSKI CESTI

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

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

Ureditev zajema:

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

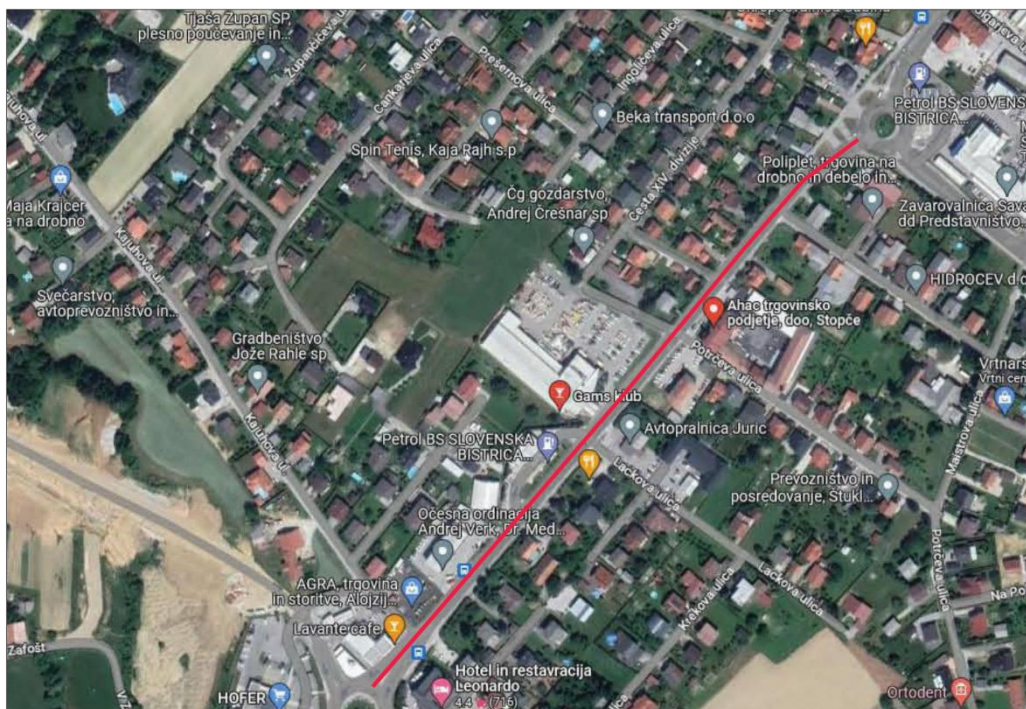
Predvidena je ureditev obojestranskih kolesarskih površin od 2.0 do 2.5+060 ter pločnika od obstoječega pločnika desni strani cestišča lociranega od uvoznega priključka na bencinsko črpalko v km 2+270 do km 2+442 do obstoječega pločnika v km 2+442. Predvidi se razširitev obstoječih ter manjkajočih pločnikov,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

Odvodnjavanje območja ostaja obstoječe in se ne spreminja.

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

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

SLIKA 8: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB LJUBLJANSKI CESTI



Vir: Tehno Inženirski Biro d.o.o.

3. UREDITEV KOPALIŠKE ULICE

Ureditev Kopališke ulice (JP 940011) je predvidena od križišča s Kraigherjevo ulico do parkirišča za kamione pri tovarni Impol v dolžini cca. 650 m. Predvidi se umestitev pločnikov v skladu s TSPI-PGV.03.320:2023 Površine za pešce, pri čemer je potrebno upoštevati varovalne širine in minimalne standarde prečnih profilov predpisanih z zakonodajo. Predvidi se umestitev grbine trapezne oblike na območju nivojskega križišča (dvignjena ploščad) na križišču s Kraigherjevo ulico ob OŠ Pohorskega odreda v skladu s TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa.

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

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

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

SLIKA 9: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE OB KOPALIŠKI ULICI



Vir: Mikec, d.o.o.

4. UREDITEV KOLESARSKIH POVEZAV OB TOMŠIČEVI ULICI

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

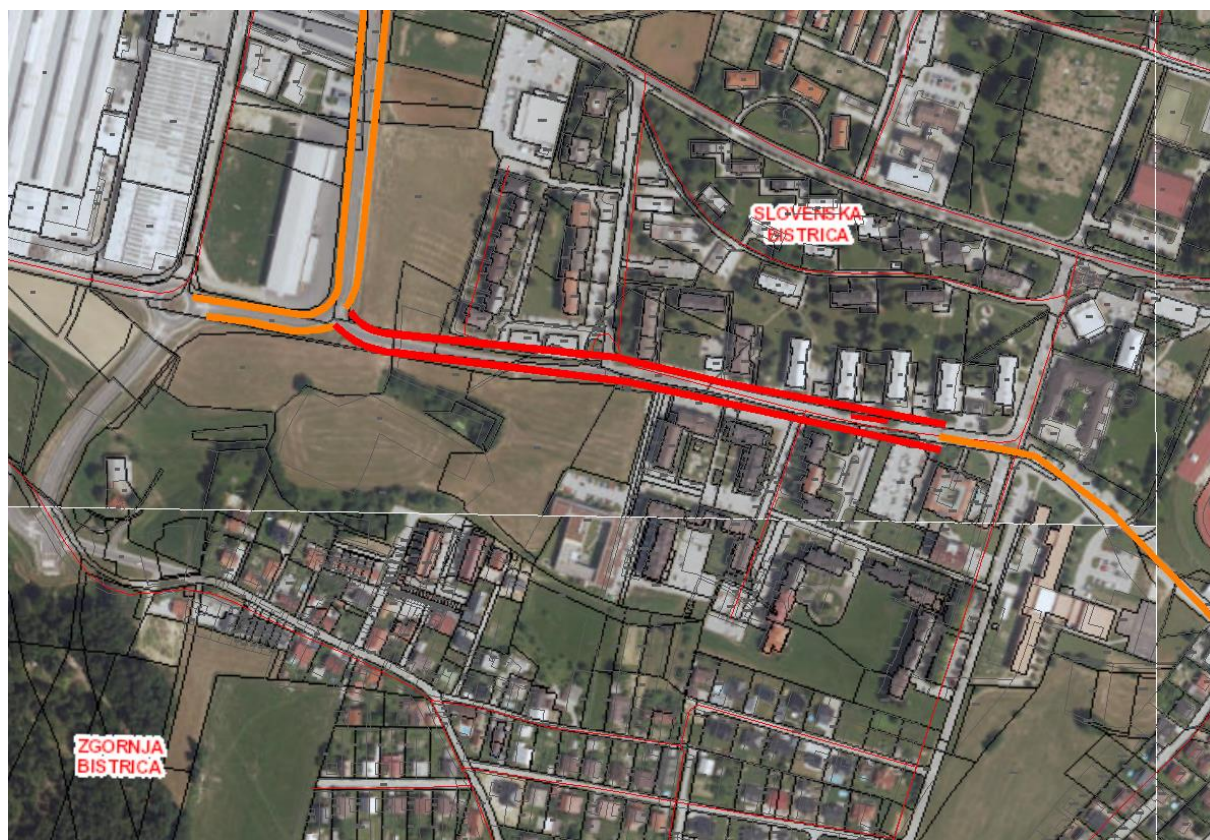
pokrove požiralnikov je potrebno po potrebi zamenjati z ravnimi. Predvideti je potrebno predpisane odmike kolesarskih površin od parkirnih mest.

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

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

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

SLIKA 10: PRIKAZ OBMOČJA OBDELAVE V TOMŠIČEVI ULICI



Vir: Geotada, d.o.o.

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

NEPOSREDNA DELOVNA MESTA

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.

POSREDNA DELOVNA MESTA

Investicija izkazuje pozitiven učinek na povečanje števila posrednih delovnih mest, to so delovna mesta v času gradnje. Ker bodo investicijska dela v večji meri izvajali domači izvajalci, lahko investicija doprinese k povečanju potreb po delovni sili in zagotovi dodatna sredstva za zaposlene v gradbenih in drugih storitvenih dejavnostih.

8 PRIKAZ VREDNOSTI INVESTICIJE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

8.1 Izhodišča za prikaz vrednosti investicije

Ocena vrednosti investicijskega projekta je podana na podlagi naslednjih izhodišč:

- stalne cene so podane na osnovi projektantskih predračunov, ki so bili izdelani aprila 2024;
- dinamika investicijskih vlaganj oz. nastajanja investicijskih stroškov je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta;
- pri preračunu vrednosti investicijskega projekta iz stalnih cen v tekoče cene smo upoštevali podatek o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2024, ki jo je izdelal UMAR; ta predvideva inflacijo v višini 3,4 % za leto 2025.

8.2 Vrednost investicije po stalnih cenah

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah znaša 1.317.865,57 € brez DDV oz. 1.607.795,99 € z DDV.

TABELA 9: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, STALNE CENE, APRIL 2024

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

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

TABELA 10: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE

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

TABELA 11: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, STALNE CENE

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

8.3 Vrednost investicije po tekočih cenah

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

Vrednost investicije po tekočih cenah znaša 1.362.673,00 € brez DDV oz. 1.662.461,06 € z DDV.

TABELA 12: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE, TEKOČE CENE

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

TABELA 13: UPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE

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

TABELA 14: NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE, TEKOČE CENE

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

9 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA 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).

10 ANALIZA LOKACIJE Z IMENOVANJEM PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO OBJAVLJENI

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

Prostorski akti, ki veljajo na območju gradnje, so:

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

Območja obdelave so bila grafično prikazana v poglavju 6: Tehnično tehnološki del.

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

11.1 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

11.2 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

11.3 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 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 1.329.968,85 € 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.

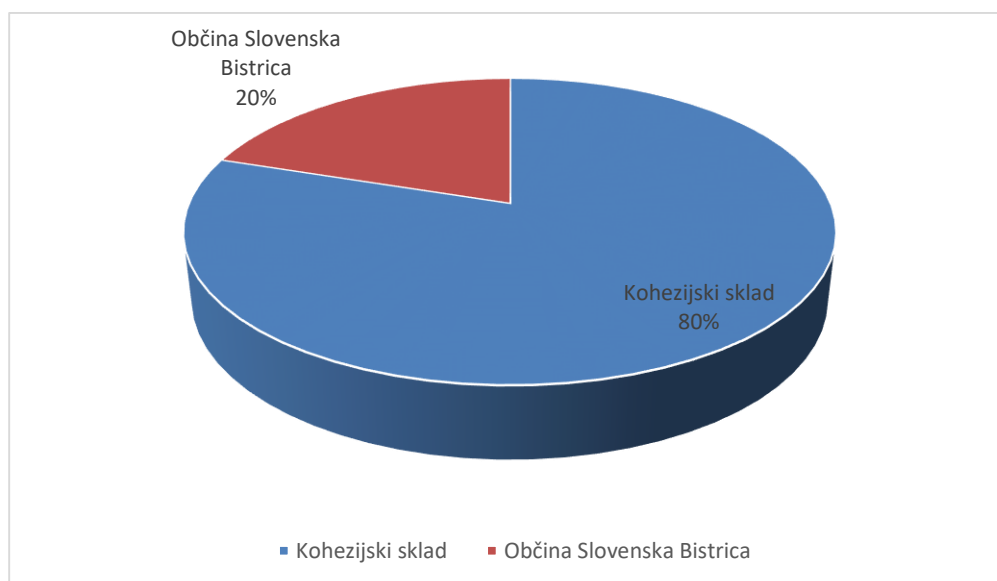
12 NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJE PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

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 1.329.968,85 €. Izvedba investicije je predvidena v letu 2025, Občina Slovenska Bistrica pa bo potrebna sredstva za izvedbo investicije zagotovila v proračunu Občine Slovenska Bistrica za leto 2025.

TABELA 16: VIRI FINANCIRANJA INVESTICIJE

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

SLIKA 11: PRIKAZ FINANČNE KONSTRUKCIJE



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

13.1 Ocena prihodkov in stroškov investicijskega projekta po vzpostavitvi delovanja

PRIHODKI

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

ODHODKI

Odhodke predmetne investicije predstavljajo stroški rednega in investicijskega vzdrževanja in so ocenjeni 3.695,12 €. 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 trase	1.976	m
Strošek vzdrževanja	3.695,12	€

13.2 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	1.317.865,57	3	39.535,97
2026	1.278.329,60	3	38.349,89
2027	1.239.979,71	3	37.199,39
2028	1.202.780,32	3	36.083,41
2029	1.166.696,91	3	35.000,91
2030	1.131.696,01	3	33.950,88
2031	1.097.745,13	3	32.932,35
2032	1.064.812,77	3	31.944,38
2033	1.032.868,39	3	30.986,05
2034	1.001.882,34	3	30.056,47
2035	971.825,87	3	29.154,78
2036	942.671,09	3	28.280,13
2037	914.390,96	3	27.431,73
2038	886.959,23	3	26.608,78
2039	860.350,45	3	25.810,51
2040	834.539,94	3	25.036,20
2041	809.503,74	3	24.285,11
2042	785.218,63	3	23.556,56
2043	761.662,07	3	22.849,86
2044	738.812,21	3	22.164,37
2045	716.647,84	3	21.499,44
2046	695.148,41	3	20.854,45
2047	674.293,95	3	20.228,82
2048	654.065,14	3	19.621,95
2049	634.443,18	3	19.033,30

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

2050	615.409,89	3	18.462,30
2051	596.947,59	3	17.908,43
2052	579.039,16	3	17.371,17
2053	561.667,99	3	16.850,04
2054	544.817,95	3	16.344,54
2055	528.473,41	3	15.854,20
2056	512.619,21		

TABELA 19: PRIKAZ FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2025	1.317.865,57				-1.317.865,57
2026		1.847,56			-1.847,56
2027		1.847,56			-1.847,56
2028		1.847,56			-1.847,56
2029		1.847,56			-1.847,56
2030		1.847,56			-1.847,56
2031		2.217,07			-2.217,07
2032		2.217,07			-2.217,07
2033		2.217,07			-2.217,07
2034		2.217,07			-2.217,07
2035		2.217,07			-2.217,07
2036		2.586,58			-2.586,58
2037		2.586,58			-2.586,58
2038		2.586,58			-2.586,58
2039		2.586,58			-2.586,58
2040		2.586,58			-2.586,58
2041		2.956,10			-2.956,10
2042		2.956,10			-2.956,10
2043		2.956,10			-2.956,10
2044		2.956,10			-2.956,10
2045		2.956,10			-2.956,10
2046		3.325,61			-3.325,61
2047		3.325,61			-3.325,61
2048		3.325,61			-3.325,61
2049		3.325,61			-3.325,61
2050		3.325,61			-3.325,61
2051		3.695,12			-3.695,12
2052		3.695,12			-3.695,12
2053		3.695,12			-3.695,12
2054		3.695,12			-3.695,12
2055		3.695,12		512.619,21	508.924,09
Skupaj	1.317.865,57	83.140,20	0,00	512.619,21	-888.386,56

TABELA 20: PRIKAZ DISKONTIRANEGA FINANČNEGA TOKA INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2025	1.267.178,43			0,00	-1.267.178,43
2026		1.708,17			-1.708,17
2027		1.642,47			-1.642,47
2028		1.579,30			-1.579,30
2029		1.518,56			-1.518,56
2030		1.518,56			-1.518,56
2031		1.684,79			-1.684,79
2032		1.619,99			-1.619,99
2033		1.557,69			-1.557,69
2034		1.497,77			-1.497,77
2035		1.440,17			-1.440,17
2036		1.615,57			-1.615,57
2037		1.553,44			-1.553,44
2038		1.493,69			-1.493,69
2039		1.436,24			-1.436,24
2040		1.381,00			-1.381,00
2041		1.517,58			-1.517,58
2042		1.459,21			-1.459,21
2043		1.403,09			-1.403,09
2044		1.349,12			-1.349,12
2045		1.297,23			-1.297,23
2046		1.403,26			-1.403,26
2047		1.349,29			-1.349,29
2048		1.349,29			-1.349,29
2049		1.247,49			-1.247,49
2050		1.199,51			-1.199,51
2051		1.281,53			-1.281,53
2052		1.232,24			-1.232,24
2053		1.184,85			-1.184,85
2054		1.139,27			-1.139,27
2055		1.095,46		151.971,22	150.875,77
Skupaj	1.267.178,43	42.755,83	0,00	151.971,22	-1.157.963,04

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	-3,47 %
Finančna neto sedanja vrednost	-1.157.963,04 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-0,91
Finančni količnik relativne koristnosti	0

Finančna neto sedanja vrednost je pri 4% diskontni stopnji negativna in znaša -1.157.963,04 €, 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.

14 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. Prihranek pri stroških goriva:

Upoštevali smo prihranek v višini 2.520,00 € na letni ravni.

Skupno število pešcev in kolesarjev na povezavah	200	/dan
Povprečna dolžina opravljene poti na dan	1	km
Upoštevano število dni na leto	180	dni
Skupna letna dolžina poti, opravljena peš ali s kolesom, namesto z avtomobilom	36.000	km
Povprečna poraba goriva/100 km	7	L
Cena goriva	1,60	€
Letni prihranek goriva	2.520,00	€

3. Prihranek stroškov zdravljenja zaradi redne telesne aktivnosti:

Upoštevana je korist v višini 28.230,14 € na letni ravni.

Število stalnih kolesarjev in pešcev	100	
BDP Slovenije, 2023	63.090.000.000,00	€
Stroški zdr. varstva (9,5 % BDP)	5.993.550.000,00	€
Število prebivalcev SLO (2023)	2.123.103	
Stroški zdr. varstva na prebivalca	2.823,01	€
Vpliv redne telesne aktivnosti na zdravje in zmanjšanje stroškov zdravljenja (10%) na prebivalca	282,30	€
Korist na letni ravni	28.230,14	€

4. Zmanjšanje števila nesreč in poškodb zaradi boljše prometne varnosti:

Upoštevana je korist v višini 26.675,45 € na letni ravni.

	Tip poškodbe			Skupaj
	Brez poškodbe	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	
Družbenoekonomski strošek prometne nesreče*				
- Stroški udeleženca (€)	0	4.440	35.090	
- Stroški prometne nesreče (€)	7.218	10.703	17.504	
Skupaj družbenoekonomski strošek na enoto	7.218	15.143	52.594	
Število pešcev ali kolesarjev, udeleženih v prometni nesreči v občini Slovenska Bistrica (2021)**	8	21	3	32

Družbenoekonomski stroški skupaj	57.744	318.003	157.782	533.529,00
Ocenjeno zmanjšanje družbenoekonomskih stroškov kot posledica izboljšane prometne varnosti				5%
Ocenjena korist na letni ravni				26.676,45

* brez upoštevanja statistične vrednosti človeškega življenja

**zadnji podatek o tipu poškodbe je na voljo za leto 2021, dostopno na <http://nesrece.avp-rs.si/>

5. Preprečeno odseljevanje ljudi zaradi dviga kakovosti bivanja:

To korist smo izrazili v vrednosti BDP za prebivalca v Podravski regiji, ki po zadnjem razpoložljivem podatku za leto 2022 znaša 22.045,00 € letno.

TABELA 22: KORISTI PO DINAMIČNI METODI

Leto	Korist 1	Korist 2	Korist 3	Korist 4	Korist 5	Skupaj
2025	395.359,67					395.359,67
2026		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2027		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2028		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2029		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2030		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2031		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2032		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2033		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2034		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2035		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2036		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2037		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2038		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2039		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2040		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2041		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2042		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2043		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2044		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2045		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2046		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2047		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2048		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2049		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2050		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2051		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2052		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2053		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2054		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59
2055		2.520,00	28.230,14	26.675,45	22.045,00	79.470,59

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	952.829,99		395.359,67		-557.470,32
2026		1.335,80	79.470,59		78.134,79
2027		1.335,80	79.470,59		78.134,79
2028		1.335,80	79.470,59		78.134,79
2029		1.335,80	79.470,59		78.134,79
2030		1.335,80	79.470,59		78.134,79
2031		1.602,97	79.470,59		77.867,62
2032		1.602,97	79.470,59		77.867,62
2033		1.602,97	79.470,59		77.867,62
2034		1.602,97	79.470,59		77.867,62
2035		1.602,97	79.470,59		77.867,62
2036		1.870,13	79.470,59		77.600,46
2037		1.870,13	79.470,59		77.600,46
2038		1.870,13	79.470,59		77.600,46
2039		1.870,13	79.470,59		77.600,46
2040		1.870,13	79.470,59		77.600,46
2041		2.137,29	79.470,59		77.333,30
2042		2.137,29	79.470,59		77.333,30
2043		2.137,29	79.470,59		77.333,30
2044		2.137,29	79.470,59		77.333,30
2045		2.137,29	79.470,59		77.333,30
2046		2.404,45	79.470,59		77.066,14
2047		2.404,45	79.470,59		77.066,14
2048		2.404,45	79.470,59		77.066,14
2049		2.404,45	79.470,59		77.066,14
2050		2.404,45	79.470,59		77.066,14
2051		2.671,61	79.470,59		76.798,98
2052		2.671,61	79.470,59		76.798,98
2053		2.671,61	79.470,59		76.798,98
2054		2.671,61	79.470,59		76.798,98
2055		2.671,61	79.470,59	370.628,82	447.427,80
Skupaj	952.829,99	60.111,20	2.779.477,37	370.628,82	2.137.165,00

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

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Koristi	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2025	952.829,99		376.533,02		-576.296,97
2026		1.211,61	72.082,17		70.870,55
2027		1.153,92	68.649,68		67.495,77

2028		1.098,97	65.380,65		64.281,68
2029		1.046,64	62.267,29		61.220,65
2030		996,80	59.302,18		58.305,38
2031		1.139,20	56.478,26		55.339,07
2032		1.084,95	53.788,82		52.703,87
2033		1.033,29	51.227,45		50.194,17
2034		984,08	48.788,05		47.803,97
2035		937,22	46.464,81		45.527,59
2036		1.041,36	44.252,20		43.210,84
2037		991,77	42.144,95		41.153,18
2038		944,54	40.138,05		39.193,51
2039		899,56	38.226,71		37.327,15
2040		856,73	36.406,39		35.549,67
2041		932,49	34.672,76		33.740,26
2042		888,09	33.021,67		32.133,58
2043		845,80	31.449,21		30.603,41
2044		805,52	29.951,63		29.146,11
2045		767,16	28.525,36		27.758,20
2046		821,96	27.167,01		26.345,05
2047		782,82	25.873,34		25.090,52
2048		745,54	24.641,28		23.895,74
2049		710,04	23.467,89		22.757,85
2050		676,23	22.350,37		21.674,14
2051		715,59	21.286,06		20.570,48
2052		681,51	20.272,44		19.590,93
2053		649,06	19.307,09		18.658,03
2054		618,15	18.387,70		17.769,55
2055		588,71	17.512,10	81.671,57	98.594,95
Skupaj	952.829,99	26.649,29	1.540.016,59	81.671,57	642.208,89

TABELA 25: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE

Postavka	Vrednost
Ekonomska interna stopnja donosnosti	13,87 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	642.208,89 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,67
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,57

Ekonomska interna stopnja je višja kot družbena diskontna stopnja 5 %. Ekonomska neto sedanja vrednost projekta je pozitivna, ekonomski količnik relativne koristnosti pa znaša 1,57, kar pomeni, da vsota diskontiranih prihodkov za 57 % 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.

15 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

15.1 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 12,55 %;
- pri povečanju investicijskih stroškov za 10% in povečanju operativnih stroškov za 10 % se ekonomska interna stopnja donosnosti zniža na 12,52 %;
- pri povečanju investicijskih in operativnih stroškov za 10% in zmanjšanju koristi za 10 % se ekonomska interna stopnja donosnosti zniža na 11,18 %.

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

15.2 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 1.329.968,85 €. 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.	
--	--	---	--

16 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 infrastrukture za pešce in kolesarje 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)	1.607.795,99 €
Vrednost investicije tekoče cene (z DDV)	1.662.461,06 €
Trajanje projekta	2024 - 2025
Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	5 %
FINANČNA ANALIZA	
Finančna interna stopnja donosnosti	-3,47 %
Finančna neto sedanja vrednost	-1.157.963,04 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-0,91
Finančni količnik relativne koristnosti	0
EKONOMSKA ANALIZA	
Ekonomska interna stopnja donosnosti	13,87 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	642.208,89 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	0,67
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,57