



Občina Slovenska Bistrica

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

Občinski svet

**18. redna seja občinskega sveta
24. septembra 2025**

Gradivo za 14.a) točko dnevnega reda

ZADEVA: Investicijski program (IP) za projekt:
»Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici«

POROČEVALKA: Janja MLAKER, vodja oddelka za okolje in prostor



Občina Slovenska Bistrica

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

Številka: 18/2025-JM

Datum: 11.8.2025

Občina Slovenska Bistrica

Občinski svet

ZADEVA: Investicijski program (IP) za projekt:

»Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici«

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

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

V. NAMEN, CILJI SPREJEMA

Dokument obravnava investicijo v ureditev avtobusne postaje in parkirišča v mestu Slovenska Bistrica, katere namen je zagotovitev infrastrukturnih in funkcionalnih pogojev za večanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti in rabe javnega potniškega prometa. S tem

bo projekt pripomogel k znižanju emisij toplogrednih plinov in drugih onesnaževalcev zraka iz prometa ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja.

Predhodno je bil za projekt »Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici«, v maju 2025 izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP).

Investitor je v predhodni dokumentaciji obravnaval varianto »brez« investicije in varianto »z« investicijo. Na podlagi dejanskih potreb in družbenih koristi investicije, ki predstavlja ureditev javne prometne infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu ter je v javnem interesu, se je Občina Slovenska Bistrica odločila za varianto »z investicijo«. IP podrobneje obravnava v DIIP izbrano optimalno varianto.

Projekt ni namenjen ustvarjanju dobička, ampak predstavlja ukrepe, s katerimi lokalna skupnost ustvarja pogoje za trajnostno mobilnost. Ekonomska upravičenost se kaže v zagotavljanju širših družbenih koristi, ki jih bo imela izvedba investicije na danem območju. Koristi izvedbe investicije lahko pričakujemo predvsem v:

- povečanju rabe javnega potniškega prometa,
- večanju deleža trajnostne mobilnosti v dnevni migraciji prebivalcev,
- izboljšanju funkcionalnosti in privlačnosti avtobusne postaje Slovenska Bistrica,
- višji kakovosti bivalnega okolja,
- izboljšanju prometne pretočnosti v mestnem središču in večji varnosti udeležencev v prometu,
- izboljšanju urejenosti območja kot celote.

Občina Slovenska Bistrica bo investicijo prijavila na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 (JR EKP UTM 2025), ki ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo dne 9. 5. 2025 in se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije z namenskim sredstvi Kohezijskega sklada v deležu do 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.747.783,22 €. Preostali del stroškov investicije v znesku 751.456,93 € bo zagotovila Občina Slovenska Bistrica v proračunu za leto 2026.

VII. FINANČNE POSLEDICE

Vrednost projekta po tekočih cenah znaša 2.048.557,50 € brez DDV oz. 2.499.240,15 € z DDV.

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo dne 9. 5. 2025 in se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije z namenskim sredstvi Kohezijskega sklada v deležu do 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.747.783,22 €. Preostali del stroškov investicije v znesku 751.456,93 € bo zagotovila Občina Slovenska Bistrica v proračunu za leto 2026.

Izvedba investicije je predvidena v letu 2025 in v letu 2026.

VIII. PREDLOG SKLEPA

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

S K L E P

1. Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrjuje Investicijski program (IP) »*»Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici«*«.
2. Vrednost projekta po tekočih cenah znaša 2.499.240,15 € (vključno z DDV), izvedbene aktivnosti bodo potekale od september 2025 do december 2026.
3. Odobri se nadaljevanje izvedbe investicije. Veljavni Načrt razvojnih programov za obdobje 2025 – 2027 se uskladi z opredelitvami v Investicijskem programu.
4. Župana Občine Slovenska Bistrica se pooblasti za potrditev, spremembe in dopolnitve investicijskih dokumentov, potrebnih za izvedbo investicije oz. za pridobitev in realizacijo sofinancerskih sredstev ter za spremembe v Načrtu razvojnih programov.

Pripravila:

Lidija Razboršek Šlamberger

Janja Mlaker
vodja oddelka

Priloga:

- IP »*Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici*«

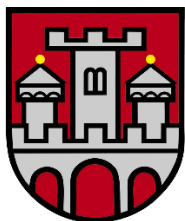
INVESTICIJSKI PROGRAM (IP)

ZA PROJEKT:

UREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA S PARKIRIŠČEM V SLOVENSKI BISTRICI



Investitor projekta:



OBČINA SLOVENSKA BISTRICA

Kolodvorska ulica 10
2310 Slovenska Bistrica

Župan
Dr. Ivan Žagar

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).

SPLOŠNI PODATKI O PROJEKTU

NAZIV PROJEKTA:	UREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA S PARKIRIŠČEM V SLOVENSKI BISTRICI
VRSTA DOKUMENTA:	Investicijski program
INVESTITOR:	OBČINA SLOVENSKA BISTRICA Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE:	RAZVOJNO INFORMACIJSKI CENTER SLOVENSKA BISTRICA Trg svobode 5, 2310 Slovenska Bistrica
IZDELANO:	Avgust 2025

VSEBINA

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.....	5
1.1	NAVEDBA INVESTITORJEV IN UPRAVLJAVCA TER IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	6
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.....	12
2.5.1	<i>Odgovorna oseba za pripravo investicijskega programa</i>	<i>12</i>
2.5.2	<i>Odgovorna oseba za izdelavo projektne in druge dokumentacije.....</i>	<i>12</i>
2.5.3	<i>Odgovorna oseba za izvedbo investicijskega projekta</i>	<i>13</i>
2.6	PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN DRUGE POTREBNE PRVINE ZA IZVEDBO IN SPREMLJANJE UČINKOV INVESTICIJE.....	13
2.7	PRIKAZ OCENE VREDNOSTI INVESTICIJE TER PREDVIDENE FINANČNE KONSTRUKCIJE	13
2.8	ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	15
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	17
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	19
4.1	PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA.....	19
4.2	RAZLOGI ZA INVESTICIJO	23
4.3	USKLADITEV PROJEKTA Z ZAKONODAJO TER RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	26
4.4	PRIKAZ POTREB Z VIDIKA PREDMETA INVESTIRANJA	28
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	30
6	TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL	31
7	ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ »Z« INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ »BREZ INVESTICIJE« IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	36
8	PRIKAZ VREDNOSTI INVESTICIJE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	37
8.1	IZHODIŠČA ZA PRIKAZ VREDNOSTI INVESTICIJE	37
8.2	VREDNOST INVESTICIJE PO STALNIH CENAH.....	37
8.3	VREDNOST INVESTICIJE PO TEKOČIH CENAH	38
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	40

10	ANALIZA LOKACIJE Z IMENOVANJEM PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO OBJAVLJENI.....	41
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	42
11.1	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE	42
11.2	ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA.....	42
11.3	ANALIZA IZVEDLJIVOSTI.....	43
12	NAČRT FINANCIRANJA INVESTICIJE PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA	45
13	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	47
13.1	OSNOVNE PREDPOSTAVKE ZA IZDELAVO FINANČNE ANALIZE PROJEKTA	47
13.2	OCENA PRIHODKOV IN STROŠKOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA.....	48
13.3	FINANČNI TOK INVESTICIJE	48
13.4	IZRAČUN FINANČNE VRZELI	50
13.5	FINANČNA MERILA INVESTICIJE.....	51
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	52
14.1	OSNOVNE PREDPOSTAVKE ZA IZDELAVO EKONOMSKE ANALIZE PROJEKTA	52
14.2	OPREDELITEV KORISTI PROJEKTA.....	53
14.3	EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE	56
15	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	57
15.1	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	57
15.2	ANALIZA TVEGANJ	57
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	60

KAZALO TABEL IN SLIK

TABELA 1: KRITERIJI ZA IZBOR OPTIMALNE VARIANTE IN NAVEDBA UGODNEJŠE VARIANTE GLEDE NA IZBRAN KRITERIJ	12
TABELA 2: DOSEŽENI REZULTATI PO POSAMEZNI VARIANTI	12
TABELA 3: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – STALNE CENE, MAJ 2025	13
TABELA 4: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – TEKOČE CENE	14
TABELA 5: PREDSDVIDENI VIRI FINANCIRANJA	14
TABELA 6: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	15
TABELA 7: PREBIVALSTVO V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1.1.)	20
TABELA 8: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVJU NA DAN 1.1.2024	20
TABELA 9: IZBRANI DEMOGRAFSKI PODATKI ZA OBČINO SLOVENSKA BISTRICA V PRIMERJAVI S SLOVENIJO	21
TABELA 10: DOLŽINE CEST V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA	22
TABELA 11: VREDNOST PROJEKTA – STALNE CENE, MAJ 2025	37
TABELA 12: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE – STALNE CENE	38
TABELA 13: VREDNOST PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH	38
TABELA 14: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI – TEKOČE CENE	39
TABELA 15: MAKROLOKACIJA INVESTICIJE	41
TABELA 16: TERMINSKI PLAN	42
TABELA 17: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI – TEKOČE CENE	45
TABELA 18: VIRI FINANCIRANJA	45
TABELA 19: IZRAČUN PRIHODKOV PROJEKTA	48
TABELA 20: FINANČNI TOK INVESTICIJE	48
TABELA 21: DISKONTIRANI FINANČNI TOK INVESTICIJE	49
TABELA 22: IZRAČUN FINANČNE VRZELI	50
TABELA 23: FINANČNA MERILA INVESTICIJE	51
TABELA 24: IZRAČUN EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA NA LETNI RAVNI	54
TABELA 25: EKONOMSKI TOK INVESTICIJE	55
TABELA 26: DISKONTIRANI EKONOMSKI TOK INVESTICIJE PRI 4 % DISKONTNI STOPNJI	55
TABELA 27: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE	56
TABELA 28: SPREMEMBA EKONOMSKIH MERIL PROJEKTA OB SPREMINJANJU KLJUČNIH SPREMENLJIVK	57
TABELA 29: OCENA TVEGANJA	57
TABELA 30: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE	60
SLIKA 1: ORGANIZACIJSKA STRUKTURA IZVAJANJA PROJEKTA	13
SLIKA 2: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	15
SLIKA 3: PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA	19
SLIKA 4: BDP NA PREBIVALCA, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM TER NAJBOLJ IN NAJMANJ RAZVITO REGIJO	20
SLIKA 5: PROMETNA INFRASTRUKTURA OBČINE SLOVENSKA BISTRICA	22
SLIKA 6: ŠTEVILO OSEBNIH AVTOMOBILOV NA 1.000 PREBIVALCEV (STOPNJA MOTORIZACIJE) V OBČINI GLEDE NA SLOVENSKO POVPREČJE	24
SLIKA 7: NAČINI POTOVANJA NA DELO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI	29
SLIKA 8: NAČINI POTOVANJA V ŠOLO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI	29
SLIKA 9: PREDVIDENA UREDITEV NOVE AVTOBUSNE POSTAJE	32
SLIKA 10: TLORIS UREDITVE AVTOBUSNE POSTAJE SLOVENSKA BISTRICA	35
SLIKA 11: PRIKAZ LOKACIJE	41
SLIKA 12: FINANČNA KONSTRUKCIJA PROJEKTA	46

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 avtobusne postaje in parkirišča v Slovenski Bistrici, katere namen je zagotovitev infrastrukturnih in funkcionalnih pogojev za večanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti ni rabe javnega potniškega prometa. S tem bo projekt pripomogel k znižanju emisij TPG in drugih onesnaževalcev zraka iz prometa ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja. 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.

Zaradi izgradnje nove ceste in krožišča na tem območju leta 2009 je bil objekt takratnega postajališča porušen in vse od takrat mesto Slovenska Bistrica nima ustrezno urejene avtobusne postaje, ki bi omogočala potrebne ureditve za potnike (čakalnica, sanitarije, informacije, parkirne površine,...), zaradi česar je privlačnost rabe javnega potniškega prometa na našem območju zelo nizka.

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 postaviti novo avtobusno postajališče s 7 peroni, znotraj katerega se bosta poleg upravnih prostorov uredili dve zastekljeni čakalnici za potnike in nadstrešnica za kolesa. V sklopu avtobusnega postajališča bo urejeno novo parkirišče s 37 parkirnimi mesti in interno povezavo z avtobusnim postajališčem, ki bo namenjena pešcem. Ob parkirišču je predvidena še nadstrešnica za električna kolesa s polnilno postajo.

Vrednost obravnavane investicije znaša 2.499.240,15 € z DDV po tekočih cenah, izvedba pa je predvidena v letu 2026. 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 2023-2029 (JR EKP UTM 2025), ki ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo dne 9. 5. 2025 in se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije z namenskimi sredstvi Kohezijskega sklada v deležu do 80 % upravičenih stroškov, kar znaša

1.747.783,22 €. Preostali del stroškov investicije v znesku 751.456,93 € bo zagotovila Občina Slovenska Bistrica v proračunu za leto 2026.

1.1 Navedba investorjev in upravljavca ter izdelovalca investicijske dokumentacije

Investitor projekta in lastnik infrastrukture je Občina Slovenska Bistrica. Občinska uprava Občine Slovenska Bistrica v skladu z zakonom, statutom in splošnimi akti občine izvaja upravne naloge iz občinske pristojnosti, odloča o upravnih stvareh na prvi stopnji, opravlja inšpekcijske naloge in naloge občinskega redarstva oziroma drugih služb nadzora ter strokovna, organizacijska in administrativna opravila za občinske organe.

Občinsko upravo vodi direktor občinske uprave, usmerja in nadzoruje pa jo župan.

Upravljavec projekta je javno podjetje Komunala Slovenska Bistrica d.o.o., ki na območju Občine Slovenska Bistrica v skladu z veljavnim odlokom opravlja lokalne gospodarske javne službe, med katerimi je tudi redno vzdrževanje lokalnih cest in mestnih ulic, kamor spadajo tudi avtobusne postaje in vse druge utrjene javne površine.

Izdelovalec investicijskega dokumenta je Razvojno informacijski center Slovenska Bistrica, ki ga je občina ustanovila 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.

1.2 Predhodno izdelana investicijska dokumentacija

Predhodno je bil za projekt izdelan DIIP, ki ga je investitor pripravil v maju 2025 in ga potrdil na 17. redni seji občinskega sveta Občine Slovenska Bistrica dne 18. 6. 2025. 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 opredeljuje Občino Slovenska Bistrica, kot upravljavca pa Komunalo Slovenska Bistrica d.o.o.. 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 cilje investicije DIIP navaja izboljšanje funkcionalnosti in privlačnosti avtobusne postaje Slovenska Bistrica, večanje uporabe javnega potniškega prometa, izboljšanje pogojev za trajnostne načine mobilnosti v deležu dnevnih migracij, višanje kakovosti bivalnega okolja, izboljšanje prometne pretočnosti in varnosti v mestnem središču ter izboljšanje urejenosti območja kot celote.

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 spodbujanje rabe javnega prometa in večanje deleža trajnostne mobilnosti, 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 tehničnega poročila v sklopu projektne dokumentacije DGD, ki jo je izdelalo podjetje Projektivni biro Lazar, d.o.o. (2022).

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

Podana je bila ocena investicijskih stroškov, ki znaša 2.002.500,00 € brez DDV oz. 2.443.050,00 € z DDV (stalne cene, maj 202) oz. 2.048.557,50 € brez DDV oz. 2.499.240,15 € 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 bo JN za izbor izvajalca del objavljeno v novembru 2025, do konca februarja 2026 pa podpisana pogodba z izbranim izvajalcem. Izvedbeni del je predviden od februarja do konca leta 2026.

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 za sofinanciranje investicije pridobila 1.747.783,22 € nepovratnih sredstev Kohezijskega sklada, ki bodo odobrena v sklopu Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 (JR EKP UTM 2025), ki ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo dne 9. 5. 2025. Lastna sredstva v višini 751.456,93 € bo zagotovila Občina Slovenska Bistrica v proračunu za leto 2026.

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:	Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici
Investitor:	Občina Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba investitorja:	Dr. Ivan Žagar, župan
Predmet projekta:	Prometna infrastruktura – namenske površine za javni potniški promet - novogradnja
Zahtevnost objekta:	Enostaven/manj zahteven objekt objekt
Strokovne podlage:	DGD za ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem, Projektivni biro Lazar, d.o.o., november 2022. Popis del z oceno vrednosti investicije, Projektivni biro Lazar, d.o.o., maj 2025.
Lokacija projekta:	Država: Slovenija Regija: Podravska Občina: Slovenska Bistrica Naselje: Slovenska Bistrica
Vrednost investicije – stalne cene:	2.002.500,00 € brez DDV / 2.443.050,00 € z DDV
Vrednost investicije – tekoče cene:	2.048.557,50 € brez DDV / 2.499.240,15 € z DDV
Izvajanje projekta:	2026
Viri financiranja:	Kohezijski sklad: 1.747.783,22 €, od tega: - EU del: 1.485.615,74 € - SLO udeležba: 262.167,48 € Občina Slovenska Bistrica: 751.456,93 €

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. Občina Slovenska Bistrica na področju urejanja prometnega sistema zasleduje vizijo dostopnosti in privlačnosti prometa za vse prebivalce in obiskovalce. Z njo želi vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini in gospodarstvu omogočal nadaljnji razvoj ter s tem optimalno izkoriščanje potencialov ugodne geostrateške lege. Prebivalcem in obiskovalcem občine bo zagotovljena dostopnost do delovnih mest in različnih storitev v prostoru, hkrati pa bo odpravljena socialna izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

Cilji investicije so:

- izboljšati funkcionalnost in privlačnost avtobusne postaje Slovenska Bistrica,
- povečati uporabo javnega potniškega prometa,

- izboljšati pogoje za trajnostne načine mobilnosti v deležu dnevnih migracij,
- povečati kakovost bivalnega okolja,
- izboljšati prometno pretočnost v mestnem središču in zagotoviti večjo varnost udeležencev v prometu,
- izboljšati urejenost območja kot celote.

2.3 Spisek strokovnih podlag

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS 60/06, 54/10 in 27/16).
- DGD za ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem, Projektivni biro Lazar, d.o.o., november 2022.
- Popis del z oceno vrednosti investicije, Projektivni biro Lazar, d.o.o., maj 2025.
- Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 (JR EKP UTM 2025), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, maj 2025.
- Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica, 2017.
- Program Evropske kohezijske politike v obdobju 2021 – 2027 v Sloveniji (PEKP 21-27), dostopno na: <https://www.eu-skladi.si/sl/dokumenti/kljucni-dokumenti/program-ekp-2021-27-si-razlicica-4-2-1-28-10-2022.pdf>
- Strategija razvoja Slovenije 2030, dostopno na: http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, dostopno na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-razvoj/SPRS/Strategija_prostorskega_razvoja_2050.pdf
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>.
- Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027, dostopno na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MKRR/DRR/RRP-2021_2027/RRP-Podravske-razvojne-regije.pdf

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 predstavlja veliko oviro v nadaljnjem celostnem razvoju in razvoju trajnostnih, dostopnih, varnih, zveznih in udobnih prometnih ureditev, ki bodo omogočale zmanjševanje deleža motoriziranega prometa in s tem znižanja emisij toplogrednih plinov. Prav tako ta varianta ne omogoča doseganja ciljev, ki si jih je občina zastavila v okviru Celostne prometne strategije in ne sledi nacionalnim in evropskim usmeritvam na področju zmanjševanja toplogrednih plinov in izboljšanja stanja okolja. Ta varianta je neugodna tudi z estetskega vidika in zmanjšuje kakovost življenja prebivalcev.

Ker varianta brez investicije dolgoročno prinaša veliko več negativnih učinkov v primerjavi s stroški izvedbe investicijskega projekta, za investitorja na dolgi rok ni sprejemljiva.

2. Varianta »z investicijo«

V sklopu te variante se predvideva odstranitev obstoječih objektov in postavitev novega avtobusnega postajališča s parkiriščem in nadstrešnico za kolesa. Znotraj postajališča je predvidenih 7 peronov. Poleg upravnih prostorov projekt predvideva ureditev dveh zastekljenih čakalnic. Uredi se območje za kratkotrajno parkiranje s prostorom za 5 vozil.

Predvidena je nova ureditev vseh zunanjih utrjenih površin. V sklopu avtobusnega postajališča je načrtovana ureditev novega parkirišča s kapaciteto 37 parkirnih mest, od tega 2 invalidski mesti in 2 mesti za električna vozila. Predvidena je tudi ureditev postajališča za taksiste, ki bo omogočalo ustavljanje treh vozil. Ob postajališču je predvidena nadstrešnica za električna kolesa s polnilno postajo.

Investitor je kot najprimernejšo varianto izbral varianto »z investicijo«, ki predvideva doseganje ciljev investicije v najkrajšem možnem času in najbolj optimalni dinamiki financiranja. Varianta z investicijo pripomore k realizaciji zastavljenih ciljev na področju zagotavljanja trajnostnega infrastrukturnega razvoja. 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.

Izvedba investicije zasleduje opredeljen namen in cilje ter prispeva k razvoju kraja in občine. Pri izboru optimalne variante so bili upoštevani kriteriji, podane v spodnji tabeli. Varianti, ki je glede na izbrani kriterij ugodnejša, se dodeli 1 točko, manj ugodni varianti pa 0 točk.

TABELA 1: KRITERIJI ZA IZBOR OPTIMALNE VARIANTE IN NAVEDBA UGODNEJŠE VARIANTE GLEDE NA IZBRAN KRITERIJ

Kriterij	Varianta 0	Varianta 1
Stroški izvedbe posamezne variante	1	0
Doseganje ciljev investicije	0	1
Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	0	1
Vpliv na spodbujanje trajnostne mobilnosti	0	1
Vpliv na urejenost in nadaljnji razvoj območja	0	1

TABELA 2: DOSEŽENI REZULTATI PO POSAMEZNI VARIANTI

Varianta	Doseženi rezultat
Varianta 0	1
Varianta 1	4

Glede na rezultate ocenjevanja je kot optimalna varianta izbrana varianta 1 – varianta z investicijo.

Stroški variante z investicijo so ocenjeni na 2.499.240,15 € z DDV po tekočih cenah, predviden znesek sofinanciranja s sredstvi Kohezijskega sklada pa znaša 1.747.783,22 €.

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

2.5.1 Odgovorna oseba za pripravo investicijskega programa

Izdelovalec investicijskega programa:	Razvojno informacijski center Slovenska Bistrica
Naslov:	Trg svobode 5, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba:	Tomaž Repnik, direktor

2.5.2 Odgovorna oseba za izdelavo projektne in druge dokumentacije

Izdelovalec projektne dokumentacije:	Projektivni biro Lazar d.o.o.
Naslov:	Lendavska ulica 57a, 9000 Murska Sobota
Odgovorna oseba:	Tomaž Lazar, direktor

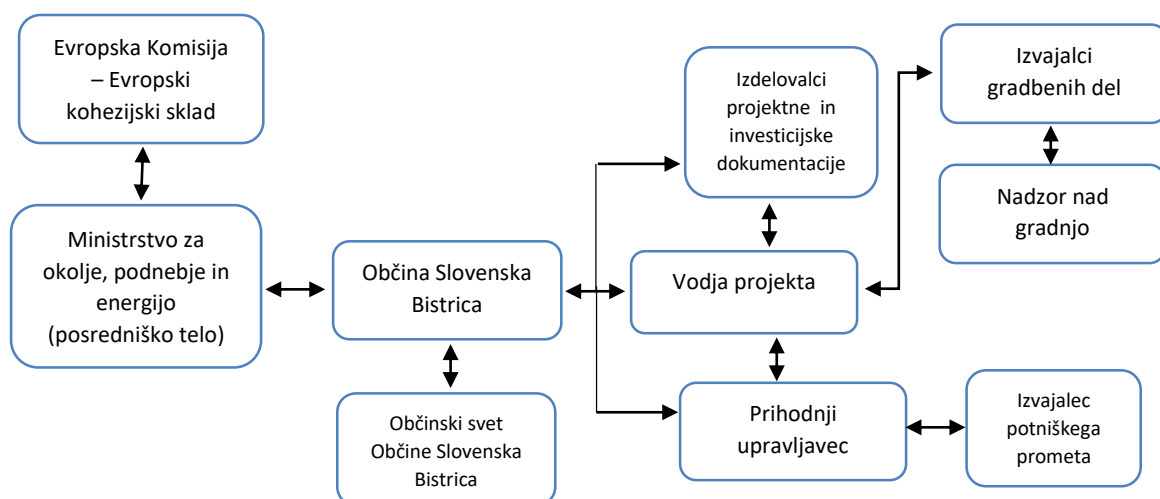
2.5.3 Odgovorna oseba za izvedbo investicijskega projekta

Investitor:	Občina Slovenska Bistrica
Naslov:	Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba:	Dr. Ivan Žagar, župan

2.6 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije

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

SLIKA 1: ORGANIZACIJSKA STRUKTURA IZVAJANJA PROJEKTA



2.7 Prikaz ocene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije

Ocena vrednosti investicijskega projekta je podana na podlagi naslednjih izhodišč:

- stalne cene so podane na osnovi projektantske ocene vrednosti, ki jo je izdelalo podjetje Projektivni biro Lazar d.o.o. v maju 2025;
- tekoče cene so iz stalnih preračunane na osnovi podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2025, ki jo je izdelal UMAR; za stroške v letu 2026 se upošteva povprečna inflacijska stopnja 2,3 %.

TABELA 3: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – STALNE CENE, MAJ 2025

Objekt	Vrsta stroška	2026		
		Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
	GOI dela objekta	1.161.000,00	255.420,00	1.416.420,00

Objekt avtobusnega postajališča	Utrjene zunanje površine v sklopu objekta	252.000,00	55.440,00	307.440,00
	Urbana oprema	63.000,00	13.860,00	76.860,00
	Hortikultura ureditev	4.500,00	990,00	5.490,00
	Rušitev obstoječih objektov in priprava parcele	27.000,00	5.940,00	32.940,00
	Strojne inštalacije	108.000,00	23.760,00	131.760,00
	Elektro inštalacije	90.000,00	19.800,00	109.800,00
	Razsvetljava v sklopu objekta	36.000,00	7.920,00	43.920,00
	Zaščita plinovoda	9.000,00	1.980,00	10.980,00
Parkirišče ob avtobusnem postajališču	Utrjene površine in ureditve parkirišča	216.000,00	47.520,00	263.520,00
	Zaščita plinovoda	36.000,00	7.920,00	43.920,00
SKUPAJ		2.002.500,00	440.550,00	2.443.050,00

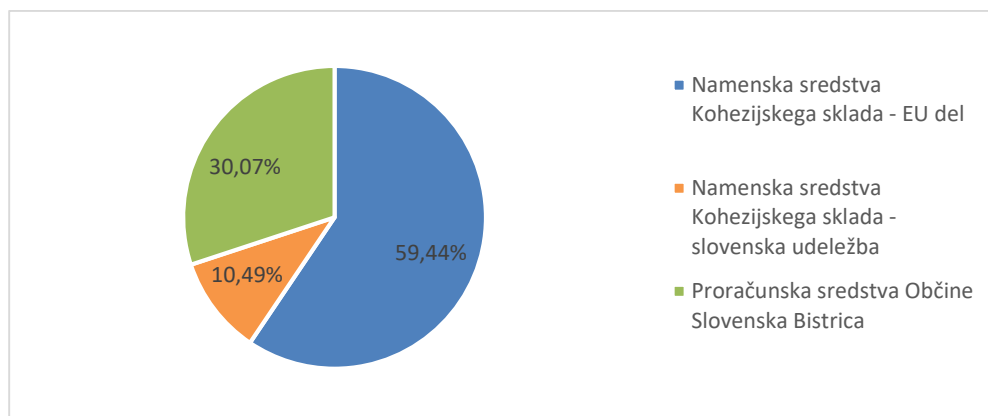
TABELA 4: OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE – TEKOČE CENE

Objekt	Vrsta stroška	2026		
		Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Objekt avtobusnega postajališča	GOI dela objekta	1.187.703,00	261.294,66	1.448.997,66
	Utrjene zunanje površine v sklopu objekta	257.796,00	56.715,12	314.511,12
	Urbana oprema	64.449,00	14.178,78	78.627,78
	Hortikultura ureditev	4.603,50	1.012,77	5.616,27
	Rušitev obstoječih objektov in priprava parcele	27.621,00	6.076,62	33.697,62
	Strojne inštalacije	110.484,00	24.306,48	134.790,48
	Elektro inštalacije	92.070,00	20.255,40	112.325,40
	Razsvetljava v sklopu objekta	36.828,00	8.102,16	44.930,16
	Zaščita plinovoda	9.207,00	2.025,54	11.232,54
Parkirišče ob avtobusnem postajališču	Utrjene površine in ureditve parkirišča	220.968,00	48.612,96	269.580,96
	Zaščita plinovoda	36.828,00	8.102,16	44.930,16
SKUPAJ		2.048.557,50	450.682,65	2.499.240,15

TABELA 5: PREDSDVIDENI VIRI FINANCIRANJA

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Delež
Namenska sredstva Kohezijskega sklada - EU del	1.485.615,74	0,00	1.485.615,74	59,44
Namenska sredstva Kohezijskega sklada - slovenska udeležba	262.167,48	0,00	262.167,48	10,49
Skupaj sredstva Kohezijskega sklada	1.747.783,22	0,00	1.747.783,22	69,93
Proračunska sredstva Občine Slovenska Bistrica	436.945,81	314.511,12	751.456,93	30,07
Skupaj	2.184.729,03	314.511,12	2.499.240,15	100,00

SLIKA 2: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE



2.8 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. To potrjuje ekonomsko upravičenost in družbeno sprejemljivost investicije.

TABELA 6: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE

Vrednost investicije stalne cene	2.002.500,00 € brez DDV / 2.443.050,00 € z DDV
Vrednost investicije tekoče cene	2.048.557,50 € brez DDV / 2.499.240,15 € z DDV
Trajanje projekta	2026
Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	4 %
FINANČNA ANALIZA	
Finančna interna stopnja donosnosti	Neizračunljiva
Finančna neto sedanja vrednost	-3.006.154,69 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,23
Finančni količnik relativne koristnosti	0,021
Doba vračanja naložbe	Se ne povrne

EKONOMSKA ANALIZA	
Ekonomska interna stopnja donosnosti	11,31 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	1.787.131.19 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	1,04
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,86
Doba vračanja naložbe	10,58 let

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

Investitor:

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

Upravljavec:

Naziv	KOMUNALA SLOVENSKA BISTRICA D.O.O.
Naslov	Ulica Pohorskega bataljona 12, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba	Maksimiljan Tramšek, direktor Podpis: Žig
Telefon	(02) 805 54 00
Spletna stran	komunala-slb.si
E-poštni naslov	info@komunala-slb.si
Davčna številka	SI32621213
Matična številka	5073162

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 regija s površino 2.170 km² obsega 10,7 % slovenskega ozemlja. Tako po velikosti, svoji legi v vzhodnem delu države in številu prebivalcev ter občin je druga najpomembnejša regija v državi. Podravje sestavlja več funkcijsko zaokroženih območij: Zgornja Dravska dolina, Dravsko-ptujsko polje, Slovenske gorice, Pohorje, Kozjak in Haloze.

SLIKA 3: PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA



Za Podravje je značilna velika upravna razdrobljenost (7 upravnih enot in 41 občin). Ob dveh mestnih občinah, Maribor in Ptuj, so večja urbana središča še Slovenska Bistrica, Lenart, Ormož in Ruše. Podravje obvladuje močno urbanizirano območje med Maribora in Ptuja z razvitimi centralnimi dejavnostmi. Na tem večinoma ravninskem delu prebiva več kot dve tretjine prebivalstva regije. Ostali deli Podravja so v glavnem podvrženi stagnaciji ali pa upadanju prebivalstva. Še posebej je to značilno za območja ob meji s Hrvaško (Haloze) in Avstrijo. Za gričevnat del Podravja so značilna razložena naselja ter večja krajevna središča.

Regijo sestavlja 678 naselij. V regiji je po podatkih Statističnega urada RS na dan 1.1.2024 živel 330.572 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 (NA DAN 1.1.)

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 regija	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	2024
Slovenija	2.066.880	2.080.908	2.095.861	2.108.977	2.107.180	2.116.972	2.123.949
Podravska regija	322.058	324.104	325.994	328.469	327.998	329.014	330.572
Delež	15,58	15,58	15,55	15,57	15,56	15,54	15,56

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

TABELA 8: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVJU NA DAN 1.1.2024

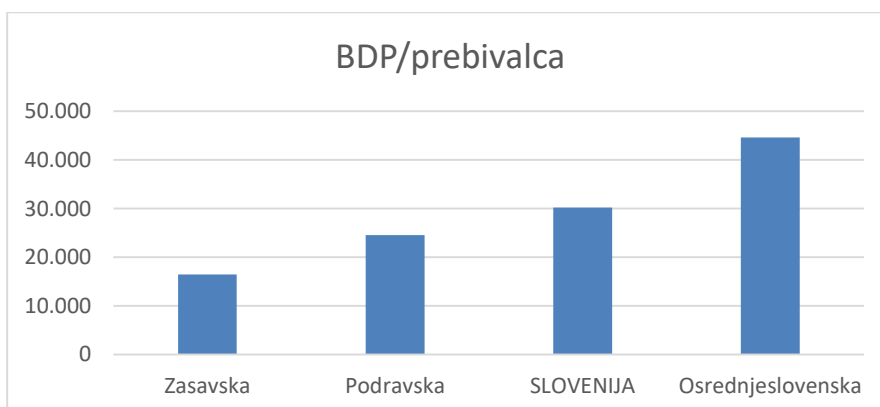
	Površina v km ²	Št. preb.	Preb./km ²
Slovenija	20.271	2.123.949	104,78
Podravska regija	2.170	330.572	152,38

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Indeks razvojne ogroženosti za Podravje za programsko obdobje 2021–2027, ki predstavlja relativni kazalec razvitosti razvojne regije, znaša 133,4 (Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2021–2027; Ur.l.RS, št. 118/21). Vrednost je izražena v indeksu ravni Slovenija = 100, pri čemer večja vrednost indeksa pomeni večjo razvojno ogroženost regije. Podravje je glede na indeks razvojne ogroženosti tretja najbolj razvojno ogrožena regija v Sloveniji.

Gospodarska moč Podravske regije, merjena z BDP, je pod slovenskim povprečjem. V letu 2023 je bilo v Podravski regiji ustvarjenega 12,6 % BDP države, vrednost BDP na prebivalca pa je znašala 24.527 €, kar predstavlja 81,32 % slovenskega povprečja.

SLIKA 4: BDP NA PREBIVALCA, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM TER NAJBOLJ IN NAJMANJ RAZVITO REGIJO



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. Površina občine meri 260,1 km², na kateri prebiva 26.138 prebivalcev (SURS, 2. polletje 2024).

Industrijsko, upravno in kulturno središče občine predstavlja mesto Slovenska Bistrica. 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.

Občino sestavlja 79 naselij: Bojtina, Brezje pri Slov. Bistrici, Bukovec, Cezlak, Cigonca, Črešnjevec, Devina, Dolgi Vrh, Drumlažno, Farovec, Fošt, Frajhajm, Gabernik, Gaj, Gladomes, Hošnica, Ješovec, Jurišna vas, Kalše, Kebelj, Klopce, Kočno ob Ložnici, Kočno pri Polskavi, Korplje, Kostanjevec, Kot na Pohorju, Kovača vas, Križni Vrh, Laporje, Leskovec, Levič, Lokanja vas, Lukanja, Malo Tinje, Modrič, Nadgrad, Ogljenšak, Ošelj, Planina pod Šumikom, Podgrad na Pohorju, Pokošje, Pragersko, Preloge, Prepuž, Pretrež, Razgor pri Žabljeku, Rep, Ritoznoj, Sele pri Polskavi, Sevec, Slovenska Bistrica, Smrečno, Spodnja Ložnica, Spodnja Nova vas, Spodnja Polskava, Spodnje Prebukovje, Stari log, Šentovec, Šmartno na Pohorju, Tinjska Gora, Trnovec pri Slovenski Bistrici, Turiška vas na Pohorju, Urh, Veliko Tinje, Videž, Vinarje, Visole, Vrhloga, Vrhole pri Laporju, Vrhole pri Slov. Konjicah, Zgornja Bistrica, Zgornja Brežnica, Zgornja Ložnica, Zgornja Nova vas, Zgornja Polskava, Zgornje Prebukovje, Žabljek, Nova Gora nad Slov. Bistrico.

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.

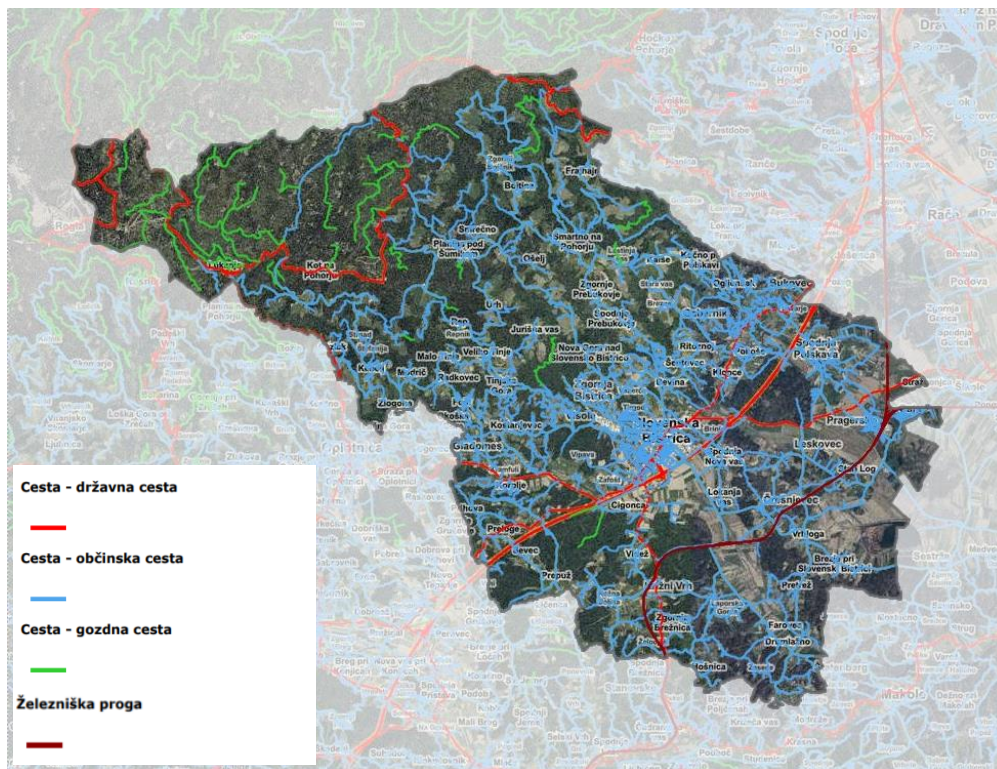
TABELA 9: IZBRANI DEMOGRAFSKI PODATKI ZA OBČINO SLOVENSKA BISTRICA V PRIMERJAVI S SLOVENIJO

	Slovenija	Slovenska Bistrica
Število prebivalcev (2024)	2.126.324	26.138
Površina (km²)	20.271	260
Gostota naseljenosti	104,9	100,5
Povprečna starost prebivalcev (2024)	44,3	43,8
Delež prebivalcev starih 0 do 14 let (2024)	14,7	15,4
Delež prebivalcev, starih 15 do 64 let (2024)	63,5	63,9
Delež prebivalcev starih 65 let ali več (2024)	21,8	20,6
Indeks staranja(2024)	150,4	136,8
Stopnja delovne aktivnosti (2023)	69,3	69,0
Povprečna mesečna bruto plača (2024)	2.394,92	2.320,38
Bruto prejeti dohodek na prebivalca (2024)	15.989,54	15.945,23

Vir: Statistični urad RS

V Sloveniji imamo 40.208 km javnih cest, od tega 7.528 km državnih in 32.680 km občinskih (Banka cestnih podatkov, 2023). Na območju Občine Slovenska Bistrica se nahaja 664,7 km javnih cest.

SLIKA 5: PROMETNA INFRASTRUKTURA OBČINE SLOVENSKA BISTRICA



Vir: Prostorski informacijski sistem občin, 2025.

TABELA 10: DOLŽINE CEST V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA

Tip	Opis tipa	Dolžina v m
AC	Avtoceste (štiri in večpasovne)	13.453
G1 O	Glavne ceste 1. Reda običajni odsek	6.565
R1	Regionalne ceste 1. Reda	6.220
R2 O	Regionalne ceste 2. Reda običajni odsek	16.869
R2 NK	Regionalne ceste 2. Reda nekategoriziran odsek	1.443
R3	Regionalne ceste 3. Reda	8.252
RT	Regionalne turistične ceste	35.200
LC	Lokalne ceste	217.634
JP	Javne poti	359.087
	Skupaj	664.723

Vir: Banka cestnih podatkov, 2023.

Državne ceste (AC, G, R) so v lasti države. Z avtocestami upravlja Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS), z ostalimi državnimi cestami pa Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI).

Občinske ceste (LC in JP) so v lasti Občine Slovenska Bistrica, z njimi upravlja Občina Slovenska Bistrica, vzdržujejo pa jih krajevne skupnosti in Komunala Slovenska Bistrica d.o.o..

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 (prijadov/odhodov) avtobusov, sedanji izgled in nefunkcionalnost pa odvračata potencialne uporabnike in zmanjšujeta rabo javnega potniškega prometa. Oviro pri izboljšanju deleža rabe javnega potniškega prometa predstavlja tudi precej necentralna lokacija železniške postaje, ki je 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 navezavi na ustrezno urejeno in funkcionalno avtobusno postajališče pa bi lahko bil še 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 umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja in prekomerne prehranjenosti otrok, nekoliko nad povprečjem pa še vedno ostaja kazalnik telesnega fitnesa otrok (Vir: NIJZ, Zdravje v občini; 2025). Z omogočanjem pogojev za večanje deleža trajnostne mobilnosti ter z zmanjšanjem izpostavljenosti občanov onesnaženju, hrupu in treslajem zaradi cestnega prometa, si bo Občina Slovenska Bistrica še naprej prizadevala k izboljšanju zdravja prebivalcev.

4.2 Razlogi za investicijo

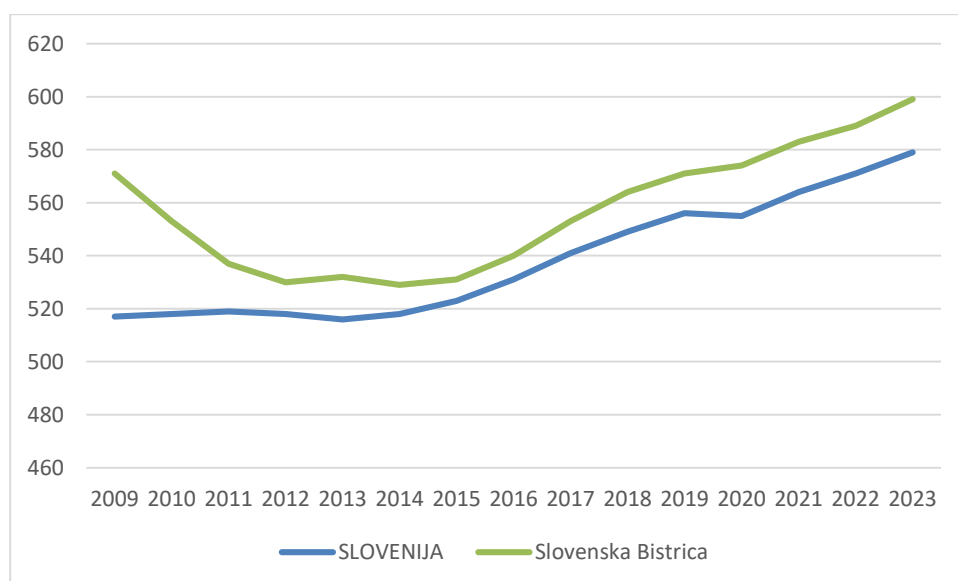
Občina Slovenska Bistrica na področju urejanja prometnega sistema zasleduje vizijo dostopnosti in privlačnosti prometa za vse prebivalce in obiskovalce. Z njo želi vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini in gospodarstvu omogočal nadaljnji razvoj ter s tem optimalno izkoriščanje potencialov ugodne geostrateške lege. Prebivalcem in obiskovalcem občine bo zagotovljena dostopnost do delovnih mest in

različnih storitev v prostoru, hkrati pa bo odpravljena socialna izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

Ugodna prometna lega občine Slovenska Bistrica na križišču poti v smeri Maribora, Ptuja, Ljubljane in Rogaške Slatine, je ena največjih razvojnih prednosti občine. 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 je posledica tako pomanjkanja števila delovnih mest in potrebe po vožnji na delo izven občine, kot tudi strukturnih danosti občine, ki narekujejo nujno po uporabi vozila – reliefno razgibano področje, velika površina z relativno nizko gostoto poseljenosti, števila razpršena in tudi težje dostopna naselja. Nadpovprečna stopnja motorizacije se odraža v večji količini emisij toplogrednih plinov in slabši kakovosti življenjskega okolja, poleg tega pa tudi večjih obremenitvah cestne infrastrukture ter manjši prometni varnosti vseh udeležencev v prometu.

SLIKA 6: ŠTEVILO OSEBNIH AVTOMOBILOV NA 1.000 PREBIVALCEV (STOPNJA MOTORIZACIJE) V OBČINI GLEDE NA SLOVENSKO POVPREČJE



Občina Slovenska Bistrica je že ob pripravi CPS v letu 2017 na področju prometa in mobilnosti opredelila cilje in ukrepe, ki bodo omogočili razvoj trajnostnih oblik mobilnosti ter pripomogli k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in gospodarskim razvojem. Eden glavnih izzivov, ki ga občina zasleduje in je kot ključen opredeljen tudi v CPS, je zmanjševanje negativnih učinkov motoriziranega prometa. To bo dosegala z večanjem stopnje trajnostne mobilnosti, še posebej pri opravljanju krajših vsakodnevnih poti, kjer ima pomembno vlogo tudi ustrezno urejen javni prevoz.

Na mestu današnje avtobusne postaje je bila nekoč železniška postaja, ki je bila zgrajena leta 1908 v okviru štajerskih deželnih železnic. Postaja je imela na začetku tri tire, kasneje pa so postavili še četrtega. Na progi, ki je bila v večji meri namenjena prevozu tovora, se je dnevno vozilo okoli 340 potnikov, večinoma delavcev in dijakov. Železniška postaja je precej pripomogla k izboljšanju povezanosti Slovenske Bistrice z drugimi mesti, razvoju trgovine, industrije in obrti. Promet je potekal vse do konca leta 1965, ko so železnico zaradi slabega stanja in pomanjkanja denarja za obnovo, ukinili. Na tem območju se danes nahaja avtobusna postaja. Za boljšo prometno povezanost v industrijski coni so pri gradnji ceste in krožišča leta 2009 izkopali preostale železniške tire ter podrli glavno poslopje postaje. Vse od takrat so tam nameščeni začasni kontejnerji za zaposlene, mesto Slovenska Bistrica pa je tako ostalo brez ustrezno urejene avtobusne postaje.

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. Indeks delovne migracije v občini za leto 2025, znaša 80,7 in uvršča občino Slovenska Bistrica med šibko bivalna območja. Velik delež dnevnih migrantov predstavljajo tudi srednješolci in študenti.

Avtobusna postaja Slovenska Bistrica nudi dobro povezavo z Mariborom, Celjem, Slovenskimi Konjicami, Ptujem in Ljubljano. Za slovenske razmere so na Slovensko Bistrico solidno navezana tudi bolj oddaljena naselja (na primer Kebelj, Tinje) v občini in sosednje občine (na primer Oplotnica). Medkrajevni prevoz izvaja več koncesionarjev (prevladuje Arriva). V času šolskega pouka ima avtobusna postaja preko sto postajnih dogodkov (prihodov/odhodov avtobusov). Izgled avtobusne postaje in njena nefunkcionalnost, ki precej zmanjšuje privlačnost rabe javnega potniškega prometa in s tem trajnostne mobilnosti, pa že dlje časa predstavljata resen izziv za občino.

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:

Z investicijo želi investitor predvsem:

- izboljšati funkcionalnost in privlačnost avtobusne postaje Slovenska Bistrica,
- povečati uporabo javnega potniškega prometa,
- izboljšati pogoje za trajnostne načine mobilnosti v deležu dnevnih migracij,
- povečati kakovost bivalnega okolja,
- izboljšati prometno pretočnost v mestnem središču in zagotoviti večjo varnost udeležencev v prometu,
- izboljšati urejenost območja kot celote.

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 glavna naložbena politika Evropske unije PEKP 21-27 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 Bauhauasa in izkazuje družbeni vpliv na:

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

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050

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

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

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

- Cilj 1: Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralno družbo, v okviru katerega si prizadevamo za zmanjševanje potreb po dnevni mobilnosti in krajšanju transportnih poti ter tako prispevamo k blaženju podnebnih sprememb;

- Cilj 3: Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih; gre za prizadevanja po krožnih načelih utemeljenemu upravljanju virov, ohranjanju zelenih površin in raščenih tal kot pomembnih blažilcev vplivov podnebnih sprememb, blaženju vplivov hrupa in preskrbo s svežim zrakom. Pri tem ima pomembno funkcijo izboljšanje trajnostne mobilnosti kot osnovnega koncept udobne, učinkovite, zdrave in okolju prijazne dostopnosti v mestih in drugih naseljih.

Strategija razvoja Slovenije 2030:

Strategija v ospredje postavlja sistemski način trajnostnega razvoja in kakovost življenja za vse. Projekt se navezuje na ohranjanje zdravega naravnega okolja, ki predstavlja eno od petih strateških usmeritev SRS 2030 in prispeva k naslednjim ciljem SRS 2030:

- Cilj 1: zdravo in aktivno življenje - Za kakovostno življenje vseh generacij je zelo pomembno zdravo in aktivno življenje skozi celotni življenjski cikel. Skrb za zdravje je zato eno od osrednjih področij, na katerega usmerjamo pozornost, pri čemer predstavlja izbira trajnostnih načinov mobilnosti pomemben sestavni del zdravega življenjskega sloga.
- Cilj 8: nizkoogljično krožno gospodarstvo - s projektom podpiramo zmanjševanje obremenjevanja okolja in izpusta toplogrednih plinov, katerih pomemben vir je tudi promet. V okviru cilja si bo Slovenija prizadevala izkoristiti potenciale inovacij na področju novih konceptov mobilnosti, razvoju javnega potniškega prometa in optimiziranju tranzitnega prometa.
- Cilj 9: trajnostno upravljanje naravnih virov - dolgoročno ohranjanje količinskega in kakovostnega stanja naših naravnih virov, ki ga bomo dosegali tudi s preprečevanjem prekomernega onesnaževanja vseh sestavin okolja, je ključnega pomena za zagotavljanje zdravega življenjskega prostora, pridelavo hrane in izvajanje gospodarskih dejavnosti z visoko dodano vrednostjo.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do 2030:

med ukrepi navaja ureditev infrastrukture za javni potniški promet s povezavo na kolesarske poti in infrastrukturo za pešce.

Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050:

Med ukrepi za doseganje cilja ogljično nevtralne družbe do leta 2050 so na prvem mestu ukrepi trajne mobilnosti za dnevne uporabnike, ki bo omogočala dostop do mestnih središč, prispevala k zmanjšanju emisij TGP in hrupa.

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

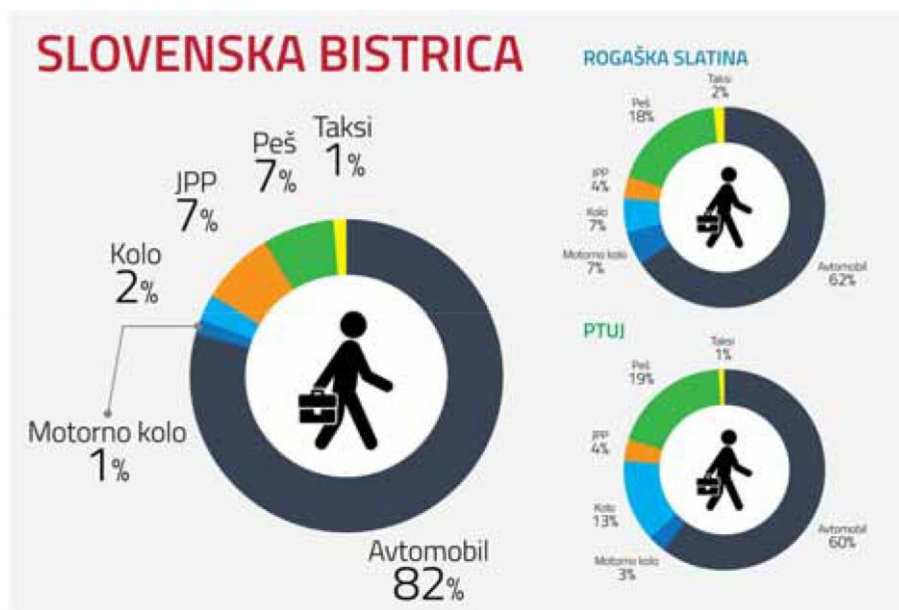
Mobilnost ima pomembno funkcijo v razvoju skupnosti in vpliva na kakovost bivanja. Lega Slovenske Bistrice, neposredno ob osrednjem avtocestnem kraku med Mariborom, Celjem in Ljubljano ter stičišču poti proti Ptujju, Rogaški Slatini in Zrečam, je izjemno ugodna in nudi velik potencial za razvoj gospodarstva, a hkrati predstavlja grožnjo, da postane prebivalcem neprijetno tranzitno območje. Zaradi terenskih danosti (predvsem v severnem delu), razpršene poselitve in slabe urejenosti infrastrukture za javni potniški promet, 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 infrastrukture za javni potniški promet niso dobre, pri čemer se problemi pojavljajo predvsem zaradi slabe funkcionalnosti in nepriljubljene izgleda avtobusne postaje, ki nima ustrezno urejenih prostorov za potnike in zaposlene.

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

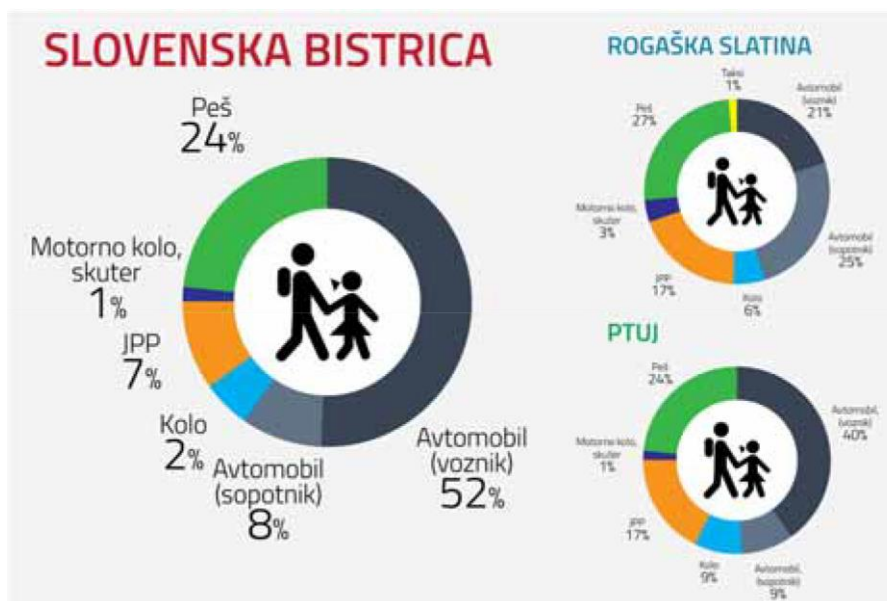
višja, kot v primerljivih občinah. Še posebej skrb vzbujajoči so trendi med mladimi, kar se posledično odraža tudi v pomanjkanju telesne aktivnosti. Ob nadaljevanju trenda priseljevanja in vsesplošne rasti individualnega motoriziranega prometa, bodo v bližnji prihodnosti količine prometa v mestu Slovenska Bistrica neobvladljive. Zato je spodbujanje javnega potniškega prometa in večanje deleža okolju prijaznih načinov potovanja ter izboljšanje kakovosti površin za trajnostno mobilnost ena od glavnih prioritete občine na področju razvoja prometne infrastrukture.

SLIKA 7: NAČINI POTOVANJA NA DELO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI



Vir: Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica, 2017.

SLIKA 8: NAČINI POTOVANJA V ŠOLO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI



Vir: Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica, 2017.

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. Ocena tržnih možnosti investicijskega projekta je raziskava, ki podpira različne strateške poslovne odločitve občine, s poudarkom na odločitvah s področja trženja. Na tržne možnosti investicijskega projekta navadno v največji meri vplivajo dejavniki, kot so: velikost trga, moč konkurence ter potencialna rast trga.

V obravnavanem investicijskem projektu je težko oceniti tržne možnosti oz. razmere, ki vladajo na trgu javnih družb/slужb, saj se le-te ne morejo ravno primerjati s tržnim mehanizmom, ki vlada na trgu gospodarskih družb v ostalih gospodarskih sektorjih. Pri predmetni investiciji analiza tržnih možnosti ni smiselna, saj je nosilec investicijskega projekta lokalna skupnost, ki ni profitna družba. Projekt spada med investicije, s katerimi lokalna skupnost izpolnjuje obveznosti in naloge, ki jih ima v skladu z zakonodajo in prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja občanov in obiskovalcev.

6 TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL

Tehnično – tehnološka rešitev je povzeta iz tehničnega poročila v sklopu projektne dokumentacije DGD (Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2022).

Opis gradnje in njenih značilnosti

Predvidena je odstranitev obstoječih objektov in postavitev novega avtobusnega postajališča s parkiriščem in nadstrešnico za kolesa, na parc. št. 1385/16, 1385/17, 1392/14, 1385/9, 1385/8, 1660/178 in 2501/1, k.o. Slovenska Bistrica. Odstranili se bodo obstoječi objekti na območju. Predvidena je izvedba enotne strehe za namen ureditve avtobusnega postajališča, z vsemi potrebnimi programi, ki bodo razvrščeni pod predvideno streho. Predvidenih je 7 peronov znotraj avtobusnega postajališča. Streha bo izvedena v maksimalnih dimenzijah 75,50m x 21,00m. Pod streho je v severnem delu predvidena umestitev sanitarij maksimalnih dimenzij 9,70m x 4,00m in pomožnih prostorov z lokalom v maksimalnih dimenzijah 9,70m x 8,00m. V južnem delu je predvidena umestitev upravnega objekta maksimalnih dimenzij 10,80m x 6,50m. V središču znotraj predvidene enotne strehe je predvidena postavitev dveh zastekljenih čakalnic maksimalnih dimenzij 7,00m x 4,00m. Ob objektu je predvidena tudi ureditev zunanjih površin, ki so prikazane v lokacijskih prikazih. Na severo-vzhodnem delu je predvidena ureditev območja za kratkotrajno parkiranje, kjer bo prostora za 5 vozil. Predvidena je izvedba komunalnih priključkov na javne komunalne vode pod pogoji upravljavcev.

Lokacija uvoza na avtobusno postajališče se ohrani na južni strani, prav tako se ohrani lokacija izvoza na severni strani obravnavanega območja. Predvidena je nova ureditev vseh zunanjih utrjenih površin. V sklopu avtobusnega postajališča se izvede novo parkirišče v jugo-zahodnem delu obravnavanega območja do katerega se bo dostopalo na južni strani iz Leskovarjeve ulice (JP 940501). Urejena bo interna povezava med parkiriščem in avtobusnim postajališčem namenjena pešcem. V sklopu parkirišča je predvidenih 37 parkirnih mest, od tega sta 2 invalidski mesti in 2 rezervirani za električna vozila. Predvidena je tudi ureditev postajališča za taksiste, kjer je predvidenega prostora za ustavljanje treh vozil.

Na obravnavani parceli je predvidena tudi izvedba nadstrešnice za električna kolesa v velikosti 2,7 m x 4,4 m, s polnilno postajo.

Najmanjši odmik objekta od sosednje parcelne meje št. 1385/15 je 19,15 m; od 2501/1 je 1,65 m; od 1385/9 je 4,48 m; od 1392/6 je 18,27m in od 1385/17 je 16,97 m. Odmiki od parcelnih mej so zadostni, da omogočajo vzdrževanje objekta in utrjenih površin, tako da s tem ni motena sosednja posest. Odmik obdelovanega objekta od sosednjega objekta št. 12 (parc. št. 1392/2) je 44,55 m, od sosednjega objekta št. 18 (parc. št. 1385/7) je 42,14 m in od sosednjega objekta št. 59 (parc. št. 1376) je 24,57 m.

SLIKA 9: PREDVIDENA UREDITEV NOVE AVTOBUSNE POSTAJE

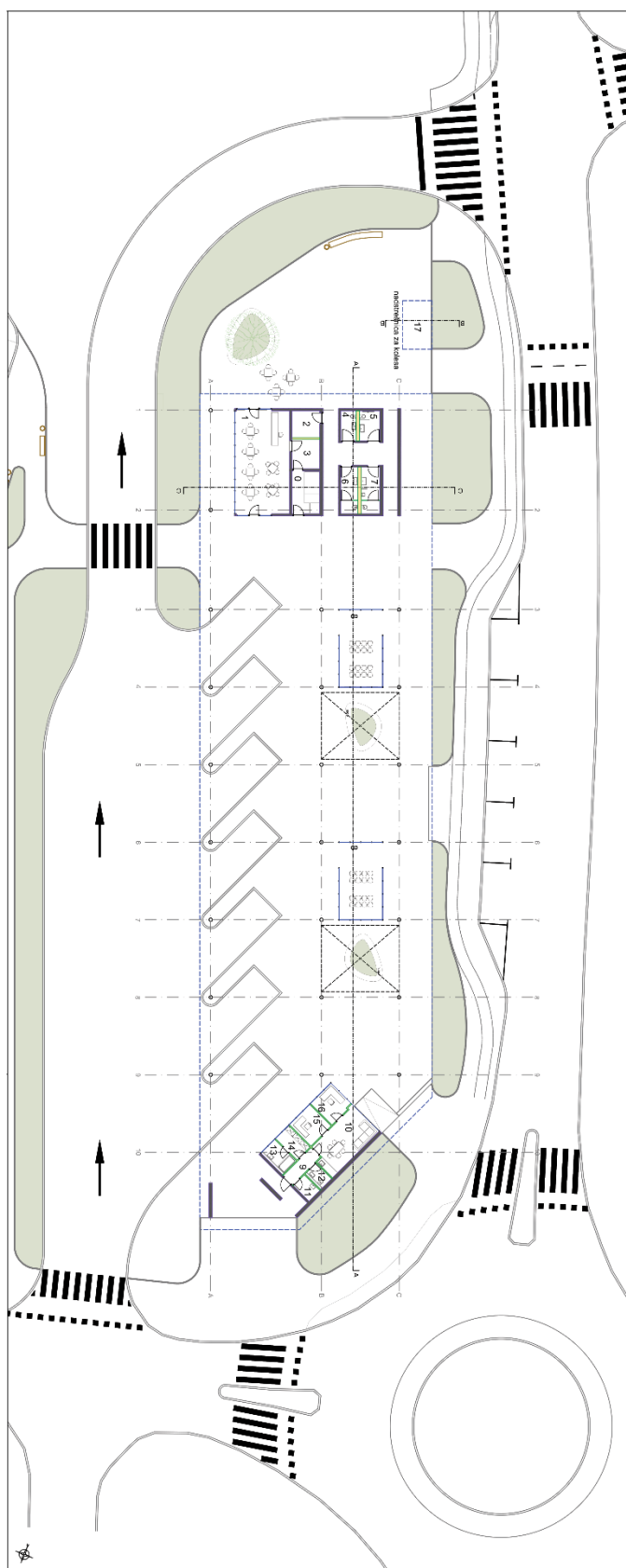






Vir: DGD Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2022.

SLIKA 10: TLORIS UREDITVE AVTOBUSNE POSTAJE SLOVENSKA BISTRICA



0	Shramba zabojnikov	9,70 m ²	9	Hodnik	4,25 m ²
1	Gostinski lokal	45,50 m ²	10	Prostor za šoferje	18,80 m ²
2	Tehnični prostor	6,00 m ²	11	Prostor za čistilko	2,80 m ²
3	Skladišče lokala	6,65 m ²	12	Sanitarije	2,80 m ²
4	WC najemniki	3,75 m ²	13	Kopalnica	4,80 m ²
5	WC invalidi	5,20 m ²	14	Garderoba	4,60 m ²
6	WC moški	6,90 m ²	15	Prometna pisarna	7,00 m ²
7	WC ženski	6,90 m ²	16	Prodaja kart	7,00 m ²
8	Čakalnica	28,00 m ²	17	Prostor za kolesa	20,00 m ²

Vir: DGD Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2022.

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

Vpliv investicijskega projekta na zaposlenost ima posredne in neposredne učinke. Med neposredne učinke štejemo zgolj delovna mesta, ki so potrebna za nemoteno obratovanje investicijskega projekta. Med posredne učinke pa štejemo delovna mesta, ki se odprejo v času izvajanja investicijskega projekta.

NEPOSREDNA DELOVNA MESTA

V času izvajanja projekta investitor ne načrtuje novih delovnih mest, ki bi bila pogojena z izvedbo projekta. Investitor bo vodenje projekta zagotovil z že obstoječim kadrom, ki je ustrezno usposobljen in razpolaga z ustreznim znanjem ter izkušnjami z izvedbo podobnih projektov.

POSREDNA DELOVNA MESTA

Posredna delovna mesta so delovna mesta v času izvajanja gradbenih, obrtniških in ostalih del v okviru projekta. Ker bodo investicijska dela v večji meri izvajali domači izvajalci, bo projekt vplival na produkcijo potrebnih materialov ter na povečanje storitvene dejavnosti, kar bo pripomoglo k dodani vrednosti domačega gospodarstva, zagotovilo dodatna sredstva za zaposlene v navedenih dejavnostih in pripomoglo k ohranjanju in odpiranju novih delovnih mest.

VZPOREDNA DELOVNA MESTA

Poleg neposrednih in posrednih delovnih mest, ki so vezana direktno na izvedbo projekta, ima projekt vpliv tudi na vzporedna delovna mesta. To so dodatne zaposlitve zaradi vzporednih dejavnosti, ki jih bo projekt omogočal. To so predvsem novi, potencialni nosilci dejavnosti v naselju, v okoliških naseljih in v občini (novi podjetniki, obrtniki, dodatne turistične zmogljivosti, dodatne dejavnosti na podeželju ipd.). Nova ureditev avtobusne postaje bo omogočala najem prostora za izvajanje dejavnosti gostinstva ali prodaje izdelkov, kar kaže potencial za odpiranje novih delovnih mest. Zaradi izboljšanja stanja okolja in večanju števila potnikov in turističnih prihodov ljudi v naše kraje, je pričakovati rast turistične dejavnosti in ponudbe ter dolgoročno dvig življenjskega standarda ljudi, kar se kaže tudi v priseljevanju in odpiranju novih delovnih mest.

V primeru neizvedbe investicije nova delovna mesta ne bodo nastala. Razvojne možnosti, ki jih omogoča izvedba investicije, zato pomembno prispevajo k izboljšanju zaposlitvenih priložnosti v lokalnem okolju in gospodarsko rast.

Projekt upošteva načela nediskriminatornosti, enakih možnosti, vključno z dostopnostjo za invalide, enakosti spolov.

8 PRIKAZ VREDNOSTI INVESTICIJE Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

8.1 Izhodišča za prikaz vrednosti investicije

Ocena vrednosti projekta je podana na podlagi naslednjih izhodišč:

- stalne cene so podane na osnovi projektantske ocene vrednosti, ki jo je izdelalo podjetje Projektivni biro Lazar d.o.o. v maju 2025;
- tekoče cene so iz stalnih preračunane na osnovi podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2025, ki jo je izdelal UMAR; za stroške v letu 2026 se upošteva povprečna inflacijska stopnja 2,3 %.

8.2 Vrednost investicije po stalnih cenah

Vrednost projekta po stalnih cenah znaša **2.002.500,00 € brez DDV** oz. **2.443.050,00 € z DDV**.

TABELA 11: VREDNOST PROJEKTA – STALNE CENE, MAJ 2025

Objekt	Vrsta stroška	2026		
		Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Objekt avtobusnega postajališča	GOI dela objekta	1.161.000,00	255.420,00	1.416.420,00
	Utrjene zunanje površine v sklopu objekta	252.000,00	55.440,00	307.440,00
	Urbana oprema	63.000,00	13.860,00	76.860,00
	Hortikultura ureditev	4.500,00	990,00	5.490,00
	Rušitev obstoječih objektov in priprava parcele	27.000,00	5.940,00	32.940,00
	Strojne inštalacije	108.000,00	23.760,00	131.760,00
	Elektro inštalacije	90.000,00	19.800,00	109.800,00
	Razsvetljava v sklopu objekta	36.000,00	7.920,00	43.920,00
	Zaščita plinovoda	9.000,00	1.980,00	10.980,00
Parkirišče ob avtobusnem postajališču	Utrjene površine in ureditve parkirišča	216.000,00	47.520,00	263.520,00
	Zaščita plinovoda	36.000,00	7.920,00	43.920,00
SKUPAJ		2.002.500,00	440.550,00	2.443.050,00

Glede na določila JR EKP UTM 2025 so v okviru upravičenih namenov javnega razpisa upravičeni stroški gradnje, opreme in drugih neopredmetenih osnovnih sredstev, investicije v neopredmetena osnovna sredstva, stroški informiranja in komuniciranja, stroški izdelave projektne in investicijske dokumentacije, nadzora in investicijskega inženiringa ter davek na dodano vrednost v višini neodbitnega deleža.

Stroški gradnje parkirnih površin niso upravičeni stroški.

Skladno z navedenim je višina upravičenih stroškov po stalnih cenah **2.135.610,00 €**, višina neupravičenih pa **307.440,00 €**.

TABELA 12: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI INVESTICIJE – STALNE CENE

Objekt	Vrsta stroška	2026	
		Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
Objekt avtobusnega postajališča	GOI dela objekta	1.416.420,00	0,00
	Utrjene zunanje površine v sklopu objekta	307.440,00	0,00
	Urbana oprema	76.860,00	0,00
	Hortikultura ureditev	5.490,00	0,00
	Rušitev obstoječih objektov in priprava parcele	32.940,00	0,00
	Strojne inštalacije	131.760,00	0,00
	Elektro inštalacije	109.800,00	0,00
	Razsvetljava v sklopu objekta	43.920,00	0,00
	Zaščita plinovoda	10.980,00	0,00
Parkirišče ob avtobusnem postajališču	Utrjene površine in ureditve parkirišča	0,00	263.520,00
	Zaščita plinovoda	0,00	43.920,00
SKUPAJ		2.135.610,00	307.440,00

8.3 Vrednost investicije po tekočih cenah

Vrednost projekta po tekočih cenah znaša 2.048.557,50 € brez DDV oz. 2.499.240,15 € z DDV.

TABELA 13: VREDNOST PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH

Objekt	Vrsta stroška	2026		
		Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Objekt avtobusnega postajališča	GOI dela objekta	1.187.703,00	261.294,66	1.448.997,66
	Utrjene zunanje površine v sklopu objekta	257.796,00	56.715,12	314.511,12
	Urbana oprema	64.449,00	14.178,78	78.627,78
	Hortikultura ureditev	4.603,50	1.012,77	5.616,27
	Rušitev obstoječih objektov in priprava parcele	27.621,00	6.076,62	33.697,62
	Strojne inštalacije	110.484,00	24.306,48	134.790,48
	Elektro inštalacije	92.070,00	20.255,40	112.325,40
	Razsvetljava v sklopu objekta	36.828,00	8.102,16	44.930,16
	Zaščita plinovoda	9.207,00	2.025,54	11.232,54
Parkirišče ob avtobusnem postajališču	Utrjene površine in ureditve parkirišča	220.968,00	48.612,96	269.580,96
	Zaščita plinovoda	36.828,00	8.102,16	44.930,16
SKUPAJ		2.048.557,50	450.682,65	2.499.240,15

Upravičeni stroški po tekočih cenah znašajo **2.184.729,03 €**, neupravičeni pa **314.511,12 €**.

TABELA 14: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI – TEKOČE CENE

Objekt	Vrsta stroška	2026	
		Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
Objekt avtobusnega postajališča	GOI dela objekta	1.448.997,66	0,00
	Utrjene zunanje površine v sklopu objekta	314.511,12	0,00
	Urbana oprema	78.627,78	0,00
	Hortikultura ureditev	5.616,27	0,00
	Rušitev obstoječih objektov in priprava parcele	33.697,62	0,00
	Strojne inštalacije	134.790,48	0,00
	Elektro inštalacije	112.325,40	0,00
	Razsvetljava v sklopu objekta	44.930,16	0,00
	Zaščita plinovoda	11.232,54	0,00
Parkirišče ob avtobusnem postajališču	Utrjene površine in ureditve parkirišča	0,00	269.580,96
	Zaščita plinovoda	0,00	44.930,16
SKUPAJ		2.184.729,03	314.511,12

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

Projekt je usklajen s splošnimi predpisi o varstvu okolja, skladno z določili Zakona o varstvu okolja (ZVO-2) (Ur.l.RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 23/24 in 21/25 – ZOPVOOV) in podzakonskih aktov. Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta so upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja (okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnega okolja in zmanjševanje vplivov na okolje).

Vplive na zrak v času gradbenih del predstavljajo povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu s ceste zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme itd.). Ocenjuje se, da bodo ti vplivi količinsko zanemarljivi, zaradi česar investicija ne bo imela negativnih vplivov na zrak.

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času gradbenih del kot posledica gradbene mehanizacije in tovrnega prometa. Hrup je zgolj občasen ter najbolj moteč za uporabnike najbližje objektom. Pri obremenjevanju okolja s hrupom se bodo upoštevala določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur.l.RS, št. 121/04, 59/19, 44/22-ZVO-2 in 53/22).

Pri ravnanju z odpadki bodo upoštevana določila Uredbe o odpadkih (Ur.l.RS, št. 77/22, 113/23 in 13/25) in prednostni vrstni red pri nastajanju odpadkov in ravnanju z njimi: preprečevanje nastajanja odpadkov, priprava odpadkov za ponovno uporabo, recikliranje, drugi postopki predelave in odstranjevanje odpadkov. V času izvedbe projekta bo zagotovljeno ločeno zbiranje odpadkov, ki bodo nastali kot posledica vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oziroma akumulatorji). Obremenitev okolja v času gradnje bo minimalna, saj bodo upoštevana vsa pravila ravnanja z odpadki in varovanja okolja, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev.

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.

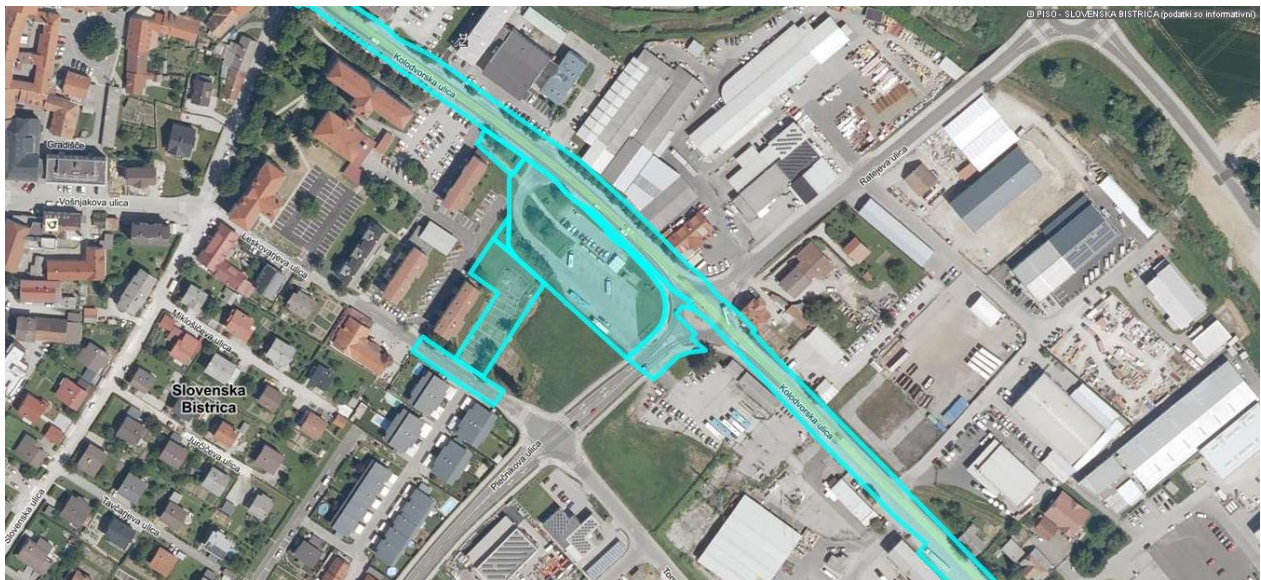
10 ANALIZA LOKACIJE Z IMENOVANJEM PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO OBJAVLJENI

Investicija se bo izvajala v podravski regiji, občini Slovenska Bistrica, v naselju Slovenska Bistrica. Lokacija se nahaja na na parc. št. 1385/16, 1385/17, 1392/14, 1385/9, 1385/8, 1660/178 in 2501/1, vse k.o. Slovenska Bistrica.

TABELA 15: MAKROLOKACIJA INVESTICIJE

Regija:	Podravska
Občina:	Slovenska Bistrica
Naselje:	Slovenska Bistrica
Krajevna skupnost:	Dr. Jagodiča

SLIKA 11: PRIKAZ LOKACIJE



Vir: Prostorski informacijski sistem občin, 2025.

Obravnavano območje se nahaja na jugovzhodnem robu starega mestnega jedra. Prostorski akti, ki veljajo na območju gradnje, so:

- Prostorske sestavine planskih aktov občine: Dolgoročni plan- prostorski del- občine Slovenska Bistrica za obdobje 1986-2000, dopolnjen 2003 (Uradni list RS, št. 42/92, 35/94, 41/97, 72/99, 59/03, 131/2004, 47/06 in 53/11);
- Odlok o sprejetju prostorsko ureditvenih pogojev za celotno območje občine Slovenska Bistrica – 1 (uradno prečiščeno besedilo, Ur.l.RS, št. 34/15, 85/15 in 67/18).

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

11.1 Časovni načrt izvedbe investicije

Terminski plan opredeljuje časovni raspored in trajanje izvedbe posameznih aktivnosti projekta. Vse aktivnosti se bodo zaključile najkasneje do konca leta 2026.

TABELA 16: TERMINSKI PLAN

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
PRIPRAVLJALNA DELA		
Izdelava in potrditev investicijske dokumentacije	05/2025	06/2025
Izdelava projektne dokumentacije	11/2022	07/2025
Pridobitev gradbenega dovoljenja	01/2023	04/2024
Izvedba javnega naročila	11/2025	01/2025
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem	02/2026	02/2026
IZVEDBENA DELA		
Izvedba GOI del	02/2026	11/2026
Zaključek		12/2026

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 2023-2029 (JR EKP UTM 2025), ki ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo dne 9. 5. 2025 in se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije v znesku 1.747.783,22 € v letu 2026. 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.

Institucionalna razsežnost: Občinska uprava Občine Slovenska Bistrica ima strokovno usposobljen kader, ki že in bo spremljal izvedbo investicije. Navedeni kader ima ustrezna strokovna znanja in izkušnje pri spremljanju in vodenju podobnih investicij.

Tehnična razsežnost: Predvidena tehnično-tehnološka izvedba je poznana in je skladna z veljavno zakonodajo ter upošteva koncept Novega Evropskega Bauhausa. Projektna dokumentacija za projekt je že pridobljena, vključno z vsemi ključnimi mnenji in soglasji, potrebnimi za izvedbo. Prav tako je že izdano pravnomočno gradbeno dovoljenje.

Okoljska razsežnost: Načrtovana investicija in izbrana tehnologija sta v celoti skladna z veljavnimi okoljskimi predpisi in standardi.

Projekt je v danem časovnem okviru izvedljiv.

Projekt je stroškovno učinkovit v skladu z opredelitvijo iz Uredbe (EU) 2021/1060: zagotavlja najboljše razmerje med višino podpore, izvedenimi deli in doseganjem ciljev .

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 2023-2029 (JR EKP UTM 2025), ki ga je objavilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo dne 9. 5. 2025 in se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027. Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije z namenskimi sredstvi Kohezijskega sklada v deležu do 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.747.783,22 €. Preostali del stroškov investicije v znesku 751.456,93 € bo zagotovila Občina Slovenska Bistrica v proračunu za leto 2026.

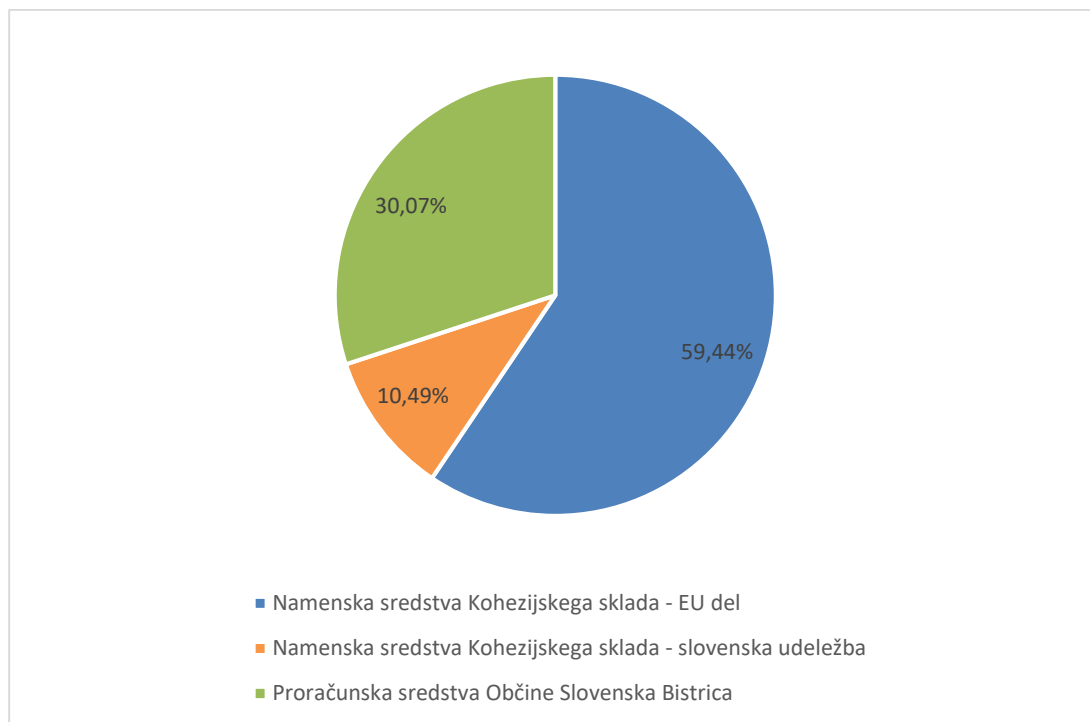
TABELA 17: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI – TEKOČE CENE

Objekt	Vrsta stroška	2026	
		Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški
Objekt avtobusnega postajališča	GOI dela objekta	1.448.997,66	0,00
	Utrjene zunanje površine v sklopu objekta	314.511,12	0,00
	Urbana oprema	78.627,78	0,00
	Hortikultura ureditev	5.616,27	0,00
	Rušitev obstoječih objektov in priprava parcele	33.697,62	0,00
	Strojne inštalacije	134.790,48	0,00
	Elektro inštalacije	112.325,40	0,00
	Razsvetljava v sklopu objekta	44.930,16	0,00
	Zaščita plinovoda	11.232,54	0,00
Parkirišče ob avtobusnem postajališču	Utrjene površine in ureditve parkirišča	0,00	269.580,96
	Zaščita plinovoda	0,00	44.930,16
SKUPAJ		2.184.729,03	314.511,12

TABELA 18: VIRI FINANCIRANJA

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Delež
Namenska sredstva Kohezijskega sklada - EU del	1.485.615,74	0,00	1.485.615,74	59,44
Namenska sredstva Kohezijskega sklada - slovenska udeležba	262.167,48	0,00	262.167,48	10,49
Skupaj sredstva Kohezijskega sklada	1.747.783,22	0,00	1.747.783,22	69,93
Proračunska sredstva Občine Slovenska Bistrica	436.945,81	314.511,12	751.456,93	30,07
Skupaj	2.184.729,03	314.511,12	2.499.240,15	100,00

SLIKA 12: FINANČNA KONSTRUKCIJA PROJEKTA



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

13.1 Osnovne predpostavke za izdelavo finančne analize projekta

Finančna analiza je narejena na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 ter Economic Appraisal Vademecum 2021-2027.

V finančni analizi opazujemo projekt z vidika diskontiranih denarnih tokov z uporabo inkrementalne metode, temelji na primerjavi med varianto "z" investicijo in varianto "brez" investicije in se osredotoča na prihodke in odhodke, ki nastanejo kot neposredna posledica izvedbe projekta, kar omogoča transparentno in objektivno oceno finančnega učinka investicije. Z ugotavljanjem neto denarnega toka lahko vidimo, ali je projekt finančno vzdržen oz. ali projekt ustvarja zadostne prihodke za kritje stroškov.

Ocena izkaza finančnega toka je pripravljena na osnovi naslednjih izhodišč:

- Vsi stroški in prihodki so prikazani v stalnih cenah z nepovračljivim davkom na dodano vrednost;
- 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;
- Skladno z navodili organa upravljanja se uporabi 4% splošna diskontna stopnja;
- Kot začetno leto je upoštevano leto 2026, ki predstavlja leto nastanka investicijskih stroškov, koriščenje rezultatov investicije pa se bo pričelo v letu 2027, kot je opredeljeno v časovnem načrtu investicije;
- Preostanek vrednosti: skladno z 18. členom Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014, se preostala vrednost naložbe vključi v izračun diskontiranega neto prihodka operacije le, če prihodki presegajo stroške projekta. V predmetnem projektu je neto denarni tok celotno referenčno obdobje negativen, kar pomeni, da v celotnem obdobju obratovalni stroški presegajo prihodke projekta. Skladno z navedenim zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun diskontiranega neto prihodka operacije.

13.2 Ocena prihodkov in stroškov investicijskega projekta po vzpostavitvi delovanja

PRIHODKI

Iz naslova investicije se pričakuje prihodek od oddaje novih prostorov v najem izvajalcu potniškega prometa. Upoštevana je cena najema 6 €/m², skladno z občinskim odlokom.

TABELA 19: IZRAČUN PRIHODKOV PROJEKTA

Prostor	Površina m ²	Cena mesečnega najema €/m ²	Skupaj mesečni prihodek €	Ocenjen letni prihodek €
Hodnik	4,25	6,00	25,50	306,00
Prostor za šoferje	18,80	6,00	112,80	1.353,60
Prostor za čistilko	2,80	6,00	16,80	201,60
Sanitarije	2,80	6,00	16,80	201,60
Kopalnica	4,80	6,00	28,80	345,60
Garderoba	4,60	6,00	27,60	331,20
Prometna pisarna	7,00	6,00	42,00	504,00
Prodaja kart	7,00	6,00	42,00	504,00
Skupaj	52,05		312,30	3.747,60

ODHODKI

Predvideni so odhodki za obratovanje avtobusne postaje, ki zajemajo strošek električne energije, vode, komunalnih storitev, čiščenje, odvoz smeti, zavarovanje, tekoče vzdrževanje itd. ter strošek obratovanja stalih površin (peroni za potnike, zelene površine, parkirišča) v znesku 3.026,00 € mesečno oz. 36.312,00 € letno. (1.513 m² x 2,5 €/mesec x 12 m).

13.3 Finančni tok investicije

TABELA 20: FINANČNI TOK INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
2025	2.443.050,00				-2.443.050,00
2026		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2027		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2028		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2029		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2030		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2031		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2032		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2033		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2034		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2035		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2036		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2037		36.312,00	3.747,60		-32.564,40

2038		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2039		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2040		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2041		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2042		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2043		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2044		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2045		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2046		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2047		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2048		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2049		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2050		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2051		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2052		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2053		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2054		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
2055		36.312,00	3.747,60		-32.564,40
Skupaj	2.443.050,00	1.089.360,00	112.428,00	0,00	-3.419.982,00

TABELA 21: DISKONTIRANI FINANČNI TOK INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
2025	2.443.050,00				-2.443.050,00
2026		34.915,38	3.603,46		-31.311,92
2027		33.572,49	3.464,87		-30.107,62
2028		32.281,24	3.331,60		-28.949,63
2029		31.039,65	3.203,46		-27.836,19
2030		29.845,82	3.080,25		-26.765,56
2031		28.697,90	2.961,78		-25.736,12
2032		27.594,14	2.847,87		-24.746,27
2033		26.532,82	2.738,33		-23.794,49
2034		25.512,33	2.633,01		-22.879,32
2035		24.531,09	2.531,74		-21.999,34
2036		23.587,58	2.434,37		-21.153,21
2037		22.680,37	2.340,74		-20.339,63
2038		21.808,05	2.250,71		-19.557,33
2039		20.969,28	2.164,15		-18.805,13
2040		20.162,76	2.080,91		-18.081,86
2041		19.387,27	2.000,87		-17.386,40
2042		18.641,61	1.923,92		-16.717,69
2043		17.924,62	1.849,92		-16.074,70
2044		17.235,22	1.778,77		-15.456,45
2045		16.572,32	1.710,36		-14.861,97
2046		15.934,93	1.644,57		-14.290,35
2047		15.322,04	1.581,32		-13.740,72
2048		14.732,73	1.520,50		-13.212,23
2049		14.166,09	1.462,02		-12.704,07

2050		13.621,24	1.405,79		-12.215,45
2051		13.097,35	1.351,72		-11.745,63
2052		12.593,60	1.299,73		-11.293,87
2053		12.109,23	1.249,74		-10.859,49
2054		11.643,49	1.201,67		-10.441,82
2055		11.195,67	1.155,46		-10.040,21
Skupaj	2.443.050,00	627.908,31	64.803,62	0,00	-3.006.154,69

13.4 Izračun finančne vrzeli

Da je lahko projekt upravičen do javnih sredstev, mora biti finančna neto sedanja vrednost pred prispevkom javnih sredstev negativna, finančna stopnja donosa naložbe (FRR/C) pa mora biti nižja od diskontne stopnje, uporabljene za analizo. Če projekt kaže visoko finančno donosnost (to pomeni, da je FRR/C občutno višja od finančne diskontne stopnje), bo na splošno prevladalo mnenje, da lahko vlagatelj projekt izvede brez prispevka nepovratnih sredstev. Prispevek javnih sredstev je lahko upravičen le, če se dokaže, da sama naložba ni dobičkonosna, kot je tudi v primeru obravnavane investicije.

TABELA 22: IZRAČUN FINANČNE VRZELI

		Diskontirane vrednosti	Nediskontirane vrednosti		
Skupni investicijski stroški		2.443.050,00	2.443.050		
Od tega upravičeni stroški (EC)			1.747.783		
Diskontirani inv. stroški (DIC)		2.443.050			
Diskontirani neto prihodki (DNR)		-563.105			
			DNR>0		DNR<0
1 a	Upravičeni izdatki ($EE=DIC-DNR$):		3.006.155		2.443.050
1 b	Finančna vrzel ($R=EE/DIC$):		123,05	%	100,00
2	Izračun pripadajočega zneska ($DA=EC*R$):		2.150.634		1.747.783
3 a	Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa):		85	%	85
3 b	Izračun najvišjega zneska EU ($DA*Crpa$):		1.828.039		1.485.616
4 a	Najvišja stopnja sofinanciranja SLO:		15	%	15
4 b	Izračun najvišjega zneska SLO:		322.595		262.167

Obrazložitev:

- Kot upravičeni stroški se upoštevajo tisti stroški, ki so osnova za izračun prispevka Skupnosti. Stopnja sofinanciranja s sredstvi Kohezijskega sklada po javnem razpisu znaša 80 % celotnih upravičenih stroškov, kar smo upoštevali pri določitvi upravičenih stroškov za potrebe izračuna finančne vrzeli;
- Diskontirani neto prihodki so manjši od 0.
- Glede na vse upoštevane prihodke iz naslova investicije in višino upravičenih izdatkov, finančno vrzel in DNR, višina prispevka Skupnosti znaša 1.747.783 €.

13.5 Finančna merila investicije

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 23: FINANČNA MERILA INVESTICIJE

Postavka	Vrednost
Finančna interna stopnja donosnosti	Neizračunljiva
Finančna neto sedanja vrednost	-3.006.154,69 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,23
Razmerje koristi / stroški	0,021
Doba vračanja naložbe	Se ne povrne

Finančna neto sedanja vrednost je pri 4% diskontni stopnji negativna in znaša -3.006.154,69 €, 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 sedanjosti 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 običajno v primeru projektov, ki se financirajo z javnimi sredstvi in so namenjeni zagotavljanju širših družbenih koristi.

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

14.1 Osnovne predpostavke za izdelavo ekonomske analize projekta

Namen ekonomske analize je oceniti vpliv izvedbe projekta na širše družbeno-ekonomsko okolje. Pri tem se poleg finančnih koristi ugotavljajo tudi tiste družbene koristi, ki se jih ne da natančno ovrednotiti v denarju. 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. Ekonomska analiza torej utemeljuje upravičenost investicijskega projekta s širšega družbenega, razvojno-gospodarskega in socialnega vidika.

Da je projekt ekonomsko upravičen, morajo njegove koristi presegati stroške za njegovo izvedbo. Ta pogoj je izpolnjen, kadar je:

- neto sedanja vrednost projekta pozitivna,
- ekonomska interna stopnja donosnosti višja od ekonomske diskontne stopnje (v našem primeru 4 %),
- razmerje med stroški in koristmi večje od 1.

Ekonomska vrednost projekta določamo z ocenjevanjem dodatnih koristi in vplivov, ki so običajno povezani z razvojem in jih bo omogočala implementacija projekta. Metodologija je osnovana na izračunu dodatnih prihodkov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi izvedbe projekta.

Predpostavke, ki smo jih upoštevali pri izdelavi ekonomske analize so:

- kot izhodišče za ekonomsko analizo se štejejo denarni tokovi iz finančne analize;
- iz cen se izloči posredne davke, subvencije in čiste transferje (vrednosti so brez DDV);
- uporabi se 4% splošna diskontna stopnja skladno z navodili organa upravljanja;
- tržne cene pretvorimo v obračunske cene z uporabo konverzijskih faktorjev:
 - za investicijske stroške smo uporabili konverzijski faktor 0,705. Ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 65% materiala in 35% stroškov dela in storitev. V stroških dela in storitev je 40% davkov in prispevkov. Delež davkov in prispevkov v celoti je $0,35 \cdot 0,4 \cdot 0,82 = 0,115$. Stroški materiala vsebujejo 22%

DDV ($100/1,22 = 0,82$). Konverzijski faktor za naložbene izdatke je tako 0,705 ($0,82-0,115$).

- Za stroške vzdrževanja smo uporabili konverzijski faktor v višini 0,5576. Stroški obratovanja vsebujejo 80% stroškov dela in storitev, v katerih je 40% davkov in prispevkov. Delež davkov in prispevkov v celoti je $0,8*0,4*0,82=0,2624$. Konverzijski faktor za stroške obratovanja je $0,82-0,2624=0,5576$.

14.2 Opredelitev koristi projekta

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.

Uporaba javnega transporta in večanje deleža trajnostne mobilnosti prinaša številne koristi, kot so zmanjšanje obratovalnih stroškov za vozila in zmanjšanje prometnih nesreč, izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje ravni hrupa, onesnaževanja in emisij toplogrednih plinov.

Izboljšanje urejenosti in funkcionalnosti avtobusne postaje Slovenska Bistrica bo imelo pozitiven učinek tudi na izboljšanje urejenosti in privlačnosti bivalnega območja in izboljšanje razvojnih možnosti z vidika trajnostnega in okoljskega razvoja.

Za ovrednotenje koristi smo upoštevali pripomoček Evropske komisije *Handbook on External Costs of Transport (2019)*, ki navaja priporočene vrednosti prihrankov v posamezni državi EU za potrebe izdelave analize stroškov in koristi projektov na področju transporta.

Zmanjšanje obratovalnih stroškov vozil se nanaša na prihranek goriva, obrabo gum, olja in stroške vzdrževanja vozila, ki jih omogoča uporaba javnega prometa namesto vožnje z osebnim vozilom.

Prihranek stroškov prometnih nesreč je rezultat zmanjšanja količine prometa, prometnih zastojev in boljše prometne varnosti. Razlikujemo med direktnimi prihranki, kamor štejemo materialno škodo in stroške rehabilitacije ter indirektno prihranke, ki bi jih lahko zdrav posameznik generiral kot vrednost dobrin in za družbo predstavljajo določeno izgubo.

Hrup negativno vpliva na zdravje ljudi, moti komunikacijo in zbranost pri delu. Strošek lahko ovrednotimo kot znesek, ki so ga pripravljeni plačati s hrupom obremenjeni prebivalci za izboljšanje kakovosti življenjskega okolja, še posebej tisti, ki so mu izpostavljeni v nočnem času.

Zmanjšanje emisij, ki jih povzroča motorni promet, ima neposredne koristi za zdravje ljudi. Poleg tega onesnažen zrak povzroča poškodbe na stavbah, zmanjšuje pridelek in negativno vpliva na ekosistem in biodiverzitetno območje. Za zmanjšanje emisij v okolje je potrebno

doseči zmanjšanje količine avtomobilskega prometa, pri čemer ima preusmeritev na javni potniški promet bistveno vlogo.

Pri izračunu ekonomskih koristi izhajamo iz podatkov Statističnega urada RS za občino Slovenska Bistrica, podatkov Javne agencije RS za varnost prometa v zvezi z oceno stroškov prometnih nesreč in podatkov Agencije RS za okolje v zvezi z oceno zunanjih stroškov prometa za avtomobilski prevoz. Predpostavimo, da bo javni Izračuni temeljijo na naslednjih podatkih in predpostavkah:

Število delovno aktivnih prebivalcev na dan 1.1.2025 = 11.555

Indeks delovne migracije = 56,8

Število delovnih migrantov = 6.563

Število oseb, ki namesto osebnega avtomobila izbere javni prevoz (5%) = 328

Povprečna zasedenost osebnih avtomobilov za namene odhoda na delo = 1,19

Zmanjšanje števila osebnih avtomobilov = 275

Povprečno število kilometrov na vozilo = 13.435

Delež opravljenih km z osebnim vozilom za poslovne namene = 20 %

Število opravljenih km z osebnim vozilom za poslovne namene = 2.687

Povprečna poraba = 6l/100 km

Cena goriva = 1,5 €/l

Prihranek na vozilo = 241,83 €

Družbenoekonomski strošek prometne nesreče¹: - brez poškodbe = 8.480 €

- lažja telesna poškodba = 58.536

- huda telesna poškodba = 591.484

Zunanji stroški prometa²: - zaradi onesnaženja zraka = 0,0094 €/km

- zaradi podnebnih sprememb = 0,01899 €/km

- zaradi hrupa = 0,00432 €/km

- zaradi zastojev = 0,0536 €/km

- zaradi škode na habitatih = 0,00699 €/km

TABELA 24: IZRAČUN EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA NA LETNI RAVNI

Korist	Vrednost enote (€)	Število enot	Skupna vrednost (€)
Zmanjšanje obratovalnih stroškov za osebna vozila	241,83	275	66.503,25
Zmanjšanje števila prometnih nesreč:			
- Brez poškodbe	8.480	3	25.440
- Lažja telesna poškodba	58.536	1	58.536
Zmanjšanje zunanjih stroškov prometa	0,0933	738.925 (275 x 2.687)	68.941,70
Skupaj			219.420,95

¹ Ocena družbeno-ekonomskih stroškov v letu 2024 (Javna agencija RS za varnost prometa), dostopno na: <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-stroškov-prometnih-nesrec/>

² Zunanji stroški prometa (Agencija RS za okolje, 2023), dostopno na: https://eionet.arso.gov.si/sites/default/files/2024-12/ARSO_zunanji-stroski-prometa-SLO%20%281%29_Zadnja10122024.pdf

TABELA 25: EKONOMSKI TOK INVESTICIJE

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki + koristi	Ostane vrednosti	Neto ekonomski tok
2025	1.722.350,25				-1.722.350,25
2026		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2027		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2028		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2029		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2030		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2031		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2032		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2033		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2034		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2035		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2036		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2037		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2038		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2039		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2040		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2041		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2042		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2043		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2044		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2045		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2046		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2047		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2048		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2049		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2050		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2051		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2052		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2053		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2054		20.214,89	223.168,55		202.953,66
2055		20.214,89	223.168,55		202.953,66
Skupaj	1.722.350,25	606.446,71	7.478.174,70	0,00	5.149.377,74

TABELA 26: DISKONTIRANI EKONOMSKI TOK INVESTICIJE PRI 4 % DISKONTNI STOPNJI

Leto	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki + koristi	Ostane vrednosti	Neto ekonomski tok
2025	1.722.350,25				-1.722.350,25
2026		19.437,39	214.585,14		195.147,75
2027		18.689,80	206.331,87		187.642,07
2028		17.970,96	198.396,03		180.425,06
2029		17.279,77	190.765,41		173.485,64
2030		16.615,17	183.428,28		166.813,11
2031		15.976,12	176.373,35		160.397,23
2032		15.361,66	169.589,76		154.228,10
2033		14.770,82	163.067,07		148.296,25

2034		14.202,71	156.795,26		142.592,55
2035		13.656,46	150.764,68		137.108,22
2036		13.131,21	144.966,03		131.834,83
2037		12.626,16	139.390,42		126.764,26
2038		12.140,54	134.029,25		121.888,71
2039		11.673,60	128.874,28		117.200,68
2040		11.224,61	123.917,57		112.692,96
2041		10.792,90	119.151,51		108.358,62
2042		10.377,78	114.568,76		104.190,98
2043		9.978,64	110.162,27		100.183,63
2044		9.594,84	105.925,26		96.330,42
2045		9.225,81	101.851,21		92.625,40
2046		8.870,97	97.933,86		89.062,89
2047		8.529,78	94.167,17		85.637,39
2048		8.201,71	90.545,36		82.343,64
2049		7.886,26	87.062,84		79.176,58
2050		7.582,95	83.714,27		76.131,33
2051		7.291,29	80.494,49		73.203,20
2052		7.010,86	77.398,55		70.387,69
2053		6.741,21	74.421,68		67.680,47
2054		6.481,93	71.559,31		65.077,38
2055		6.232,63	68.807,03		62.574,40
Skupaj	1.722.350,25	349.556,56	3.859.038,00	0,00	1.787.131,19

14.3 Ekonomska merila investicije

TABELA 27: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE

Postavka	Vrednost
Ekonomska interna stopnja donosnosti	11,31 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	1.787.131,19 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	1,04
Razmerje koristi / stroški	1,86
Doba vračanja naložbe	10,58 let

Ekonomska interna stopnja je višja kot družbena diskontna stopnja 4 %. Ekonomska neto sedanja vrednost projekta je pozitivna, razmerje med koristmi in stroški pa je 1,86, kar pomeni, da vsota diskontiranih koristi projekta za 86 % presega vsoto diskontiranih stroškov. Stroški investicije so torej nižji od njenih ekonomskih koristi. Doba vračanja investicije je 10,58 let in se pokrije z letnimi donosi v letu 2036, natančneje v maju 2036.

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. Rezultati so podani v spodnji tabeli.

TABELA 28: SPREMEMBA EKONOMSKIH MERIL PROJEKTA OB SPREMINJANJU KLJUČNIH SPREMENLJIVK

Sprememba	Merilo	EIRR	ENSV	RNSV	K/S
Povečanje investicijskih stroškov (+10%)		10,12	1.614.896,17	0,85	1,72
Povečanje investicijskih stroškov (+10%) in povečanje operativnih stroškov (+10%)		9,99	1.579.940,51	0,83	1,69
Povečanje investicijskih stroškov (+10%), povečanje operativnih stroškov (+10%), zmanjšanje koristi (-10%)		8,67	1.200.517,07	0,63	1,53

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. 60/06, 54/10 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 29: 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.	Nizko tveganje

		Vsa potrebna dokumentacija za pričetek izvajanja del je že izdelana, prav tako je bilo za investicijo že izdano pravnomočno gradbeno dovoljenje.	
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. Projekt je usklajen z lokalnimi, regionalnimi, državnimi in EU strateškimi dokumenti in politikami ter področno zakonodajo.	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 v okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029, v deležu 80 % upravičenih stroškov, kar znaša 1.747.783,22 €. V primeru, da nepovratna sredstva ne bodo odobrena, lahko to zamakne predviden rok za dokončanje investicije. V izogib podaljšanju časovnih rokov je investitor k pripravi vse potrebne dokumentacije pristopil z visoko stopnjo skrbnosti in strokovnosti. V izogib podaljšanju časovnih rokov je Občina Slovenska Bistrica k pripravi vse potrebne dokumentacije pristopila z visoko stopnjo skrbnosti in strokovnosti. Javno naročilo bo pripravljeno na način, ki bo omogočal širok konkurenčni pristop ter istočasno oblikovani pogoji za udeležbo, ki bodo zagotovili izbiro najugodnejšega, ustrezno kadrovske, tehnično in finančno usposobljenega ponudnika. Razpisno dokumentacijo bo investitor 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.	Nizko 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. Občina je v preteklosti že izvedla več projektov s področja gradnje in rekonstrukcije objektov, tudi s podporo EU. Občinska uprava ima zaposlen zadosten kader, ki razpolaga z ustreznim znanjem in izkušnjami za izvedbo načrtovanega projekta. Za izbiro najugodnejše ponudbe bo oblikovana komisija, ki bo na visoki strokovni ravni izvedla pregled in ocenjevanje ponudb. Na ta način se bo	Nizko tveganje

		zagotovilo izvedbo postopka v najkrajšem možnem času in s konkretnimi rezultati.	
5.	Kakovost in pravočasnost izvedbe	Dejavniki, ki vplivajo na ta tveganja, so: izvedba postopka javnega naročanja, izkušnost izvajalca del in podizvajalcev, veliko število podizvajalcev, zanesljivost projektnega izvajalca, finančna stabilnost izvajalca projekta. V izogib tveganjem, povezanim s količinsko ali kakovostno neustrezno izvedbo del, bo angažiran strokovni nadzor s ciljem, da se standardi kvalitete in ustrezna količinska izvedba zagotavljajo skozi celotno obdobje izvajanja del. Prav tako bodo sodelujoči strokovni sodelavci izvajali stalno spremljanje in nadzor nad izvedbo del in skrbeli za sprotno koordinacijo med vsemi deležniki. Občina se bo z ustreznimi instrumenti finančnega zavarovanja zavarovala tako za kvaliteto izvedbe del kot za odpravo napak v garancijski dobi.	Nizko tveganje

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 ureditev avtobusne postaje številne pozitivne učinke, ki se kažejo v zmanjševanju številnih negativnih posledic motoriziranega prometa in spodbujanju trajnostnih načinov prevoza. 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 30: ANALITIČNI PRIKAZ REZULTATOV FINANČNE IN EKONOMSKE ANALIZE

Vrednost investicije stalne cene	2.002.500,00 € brez DDV / 2.443.050,00 € z DDV
Vrednost investicije tekoče cene	2.048.557,50 € brez DDV / 2.499.240,15 € z DDV
Trajanje projekta	2026
Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	4 %
FINANČNA ANALIZA	
Finančna interna stopnja donosnosti	Neizračunljiva
Finančna neto sedanja vrednost	-3.006.154,69 €
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,23
Finančni količnik relativne koristnosti	0,021
Doba vračanja naložbe	Se ne povrne
EKONOMSKA ANALIZA	
Ekonomska interna stopnja donosnosti	11,31 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	1.787.131,19 €
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	1,04
Ekonomski količnik relativne koristnosti	1,86
Doba vračanja naložbe	10,58 let