



Občina Slovenska Bistrica

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

Občinski svet

**23. redna seja občinskega sveta
16. junij 2026**

Gradivo za 12.b) točko dnevnega reda

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

POROČEVALEC: mag. Branko ŽNIDAR, direktor občinske uprave



Občina Slovenska Bistrica

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

Oddelek za okolje in prostor

Številka: 23/2026-LRŠ

Datum: 04.06.2026

Občina Slovenska Bistrica

Občinski svet

ZADEVA: Novelacija Investicijskega programa (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.

Občinski svet Občine Slovenska Bistrica, je na 17. redni seji, 18. junija 2025, potrdil Investicijski program za projekt »Avtobusna postaja Slovenska Bistrica«.

Ocena vrednosti v DIIP in IP je bila izdelana v maju 2025, višina stroškov izvedbe projekta pa je bila ocenjena na 2.499.240,15 EUR po tekočih cenah.

Občina Slovenska Bistrica je konec junija 2025 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.

V okviru javnega razpisa so podprte naložbe občin, ki so načrtovane v potrjenih lokalnih in/ali regionalnih celostnih prometnih strategijah, ki zajemajo enega ali več spodaj navedenih ukrepov:

- ukrep 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti,
- ukrep 2: ureditev namenskih površin za JPP,
- ukrep 3: infrastruktura za pešce in
- ukrep 4: infrastruktura za kolesarjenje.

S predmetno investicijo smo kandidirali pod ukrep 2: ureditev namenskih površin za JPP, v okviru katerega so opredeljeni tudi posebni pogoji, ki jih mora upoštevati načrtovana investicija in sicer:

7.2 Posebni pogoji za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«

Posebni pogoji za predmetni podukrep	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti
Oprema avtobusne postaje	Avtobusna postaja ima poleg zahtev Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj ⁶ predvideno zaprto čakalnico za najmanj 15 oseb. Postaje morajo biti prilagojene invalidom skladno z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI) ⁷ .
Dostop do avtobusne postaje/postajališča	Do avtobusne postaje oz. postajališča je zagotovljena varna peš in, kjer relevantno, kolesarska povezava, ki izpolnjuje pogoje za ukrep Infrastruktura za pešce oz. Kolesarske povezave. Cesta, ob oz. preko katere do avtobusne postaje dostopajo potniki, mora imeti v oddaljenosti 100 m od robov območja avtobusne postaje omejitev 30 km/h.
Avtobusno postajališče na vozišču	Predmet sofinanciranja so le avtobusna postajališča na vozišču, kot izhaja iz 2. odstavka 45. člena ZCes-2 ⁸ .
Oprema avtobusnega postajališča	Avtobusno postajališče mora imeti predvideno: <ul style="list-style-type: none"> - nadstrešnico s sedišči za vsaj 3 osebe in osvetlitvijo; - koš za smeti; - talne oznake za slepe in slabovidne v skladu z 10. členom Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov⁹; - vozni red.
Prehodnost ceste do avtobusne postaje/postajališča	Avtobusna postaja oz. postajališče mora imeti urejen prehod za pešce (in kjer relevantno tudi za kolesarje) preko ceste v neposredni bližini postaje oz. postajališča (oddaljenost največ 50 m). V kolikor je PLDP preko 10.000 vozil, mora biti zagotovljen semaforiziran prehod, kjer je čakalna doba na zeleno luč za pešce v primeru poziva s semaforsko tipko največ 15 sekund oz. največ 59 sekund med avtomatskimi zelenimi intervali za pešce. Prehod mora biti ustrezno urejen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo (znižani robniki, taktilne oznake).

Junija 2025 je bila za projekt izdelana projektna dokumentacija PZI, ki je skladno z zahtevami razpisa upoštevala posebne pogoje, kateri so povzročili povečanje same vrednosti investicije glede na prvotno izdelano projektno dokumentacijo in investicijsko dokumentacijo (DIIP in IP).

Na podlagi PZI je bila izdelana nova ocena stroškov investicije, po kateri je skupna vrednost projekta ocenjena na 3.552.873,26 EUR po stalnih cenah oz. 3.576.267,57 EUR po tekočih

cenah. Ker je odmik v oceni investicijskih stroškov višji od 20 odstotkov, je potrebno skladno z določili 6. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, investicijski program novelirati. Spremembe posameznih vsebin investicijskega programa so podane v spodnji tabeli.

Zap. št.	Sprememba	IP	IP (novelacija)
1	Vrednost projekta	Skupna vrednost projekta je ocenjena na 2.443.050,00 EUR po stalnih cenah (maj 2025) oz. 2.499.240,15 EUR po tekočih cenah.	Stroškom GOI del se doda strošek strokovnega nadzora. Skupna vrednost projekta se poveša na 3.552.873,26 EUR po stalnih cenah (september 2026) oz. 3.576.267,57 EUR po tekočih cenah.
2	Viri financiranja	Vrednost upravičenih stroškov znaša 2.184.729,03 EUR po tekočih cenah. Predvideno sofinanciranje v deležu 80 % upravičenih stroškov znaša 1.747.783,22 EUR. Lastni delež Občine Slovenska Bistrica znaša 751.456,93 EUR.	Sorazmerno s povišanjem investicijske vrednosti se poveša vrednost upravičenih stroškov, in sicer na 2.657.839,85 EUR po stalnih cenah oz. na 2.661.809,09 EUR po tekočih cenah. Višina sofinanciranja z namenskimi sredstvi KS se poveša na 2.129.447,27 EUR, lastni delež Občine Slovenska Bistrica pa se poveša na 1.446.820,30 EUR.
3	Časovni načrt	Izvedba projekta je bila v celoti planirana v letu 2026.	Časovni načrt se zaradi povišanja vrednosti investicije in potrebe po zagotovitvi dodatnih sredstev v proračunu občine zamakne. Zaključek projekta je planiran do konca aprila 2027.
4	Presoja upravičenosti izvedbe investicije	Upravičenost izvedbe projekta je bila izkazana v okviru doseganja meril in kazalnikov iz ekonomske analize, ob upoštevanju vrednosti stroškov investicije.	Na novo se izvede finančna in ekonomska analize projekta ter na podlagi izračunanih kazalnikov ponovno presodi smiselnost izvedbe projekta, vključno z analizo občutljivosti.

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, je s sklepom št. 5450-159/2025-2570-8, z dne 8.5.2026, zavrnila vlogo za operacijo Ureditve avtobusne postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, z utemeljitvijo, da investitor ni izkazal, da je za operacijo, ki je predmet vloge izdelana investicijska dokumentacija skladno z UEM, ki bi upoštevala novo investicijsko vrednost.

Novelacija predmetnega investicijskega programa predstavlja nadgradnjo že izdelane in potrjene investicijske dokumentacije: DIIP Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici (maj 2025, potrjen dne 18. 6. 2025) in IP (avgust 2025, potrjen dne 24. 9. 2025) ter je pripravljena skladno z določili 6. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l.RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Vrednost projekta je ocenjena na 3.552.873,26 EUR z nepovračljivim DDV po stalnih cenah oz. 3.576.267,57 EUR z nepovračljivim DDV po tekočih cenah.

Občina Slovenska Bistrica bo za pridobitev sofinanciranja ponovno kandidirala na Javnem razpisu 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 financiranje z nepovratnimi sredstvi v deležu 80 % upravičenih stroškov projekta, kar znaša 2.129.447,27 EUR, od tega predstavlja 1.810.030,18 EUR podporo Unije, 319.417,09 EUR pa nacionalni prispevek iz državnega proračuna. Preostanek v višini 1.446.820,30 EUR predstavljajo lastna sredstva Občine Slovenska Bistrica, ki jih investitor zagotavlja v proračunu za leti 2026 in 2027.

Upravičeni stroški iz naslova javnega razpisa so v skladu z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021-2027 in v skladu z Odlokom o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025 – 2028 stroški različnih kategorij in vrst, določenih v tej razpisni dokumentaciji, ki so neposredno povezani z izvedbo operacije in so skladni z namenom in cilji operacije.

Izvedba investicije je predvidena v letu 2026 in letu 2027.

VII. FINANČNE POSLEDICE

Vrednost projekta po tekočih cenah znaša 3.552.873,26 EUR z nepovračljivim DDV po stalnih cenah oz. 3.576.267,57 EUR z nepovračljivim DDV po tekočih cenah.

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 financiranje z nepovratnimi sredstvi v deležu 80 % upravičenih stroškov projekta, kar znaša 2.129.447,27 EUR, od tega predstavlja 1.810.030,18 EUR podporo Unije, 319.417,09 EUR pa nacionalni prispevek iz državnega proračuna. Preostanek v višini 1.446.820,30 EUR predstavljajo lastna sredstva Občine Slovenska Bistrica, ki jih investitor zagotavlja v proračunu za leti 2026 in 2027.

VIII. PREDLOG SKLEPA

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

SKLEP

1. Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrjuje Novelacijo Investicijskega programa (IP) »»Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici««.
2. Vrednost projekta po tekočih cenah znaša 3.552.873,26 EUR z nepovračljivim DDV po stalnih cenah oz. 3.576.267,57 EUR z nepovračljivim DDV po tekočih cenah, izvedbene

aktivnosti bodo potekale od septembra 2026 do konca aprila 2027, ko se bodo zaključile vse načrtovane aktivnosti.

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 in spremembe tega sklepa.

Pripravila:

Lidija Razboršek Šlamberger

mag. Branko Žnidar
direktor občinske uprave

Priloga:

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



UREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA S PARKIRIŠČEM V SLOVENSKI BISTRICI

Investicijski program - novelacija



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 - novelacija
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:	Maj 2026

KAZALO VSEBINE

1	UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI POTEKA AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB.....	5
1.1	UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO NAMENA IN CILJEV PROJEKTA.....	5
1.2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA IN PRIHODNJEGA UPRAVLJAVCA TER IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE.....	6
1.2.1	<i>Investitor projekta</i>	6
1.2.2	<i>Upravljavec predmeta investiranja</i>	6
1.2.3	<i>Izdelovalec investicijske dokumentacije</i>	7
1.3	POVZETEK IZ DIIP IN IP S POJASNILI SPREMEMB.....	7
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 NOVELACIJE 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>	12
2.5.2	<i>Odgovorna oseba za izdelavo projektne in druge dokumentacije</i>	12
2.5.3	<i>Odgovorna oseba za izvedbo investicijskega projekta</i>	12
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	14
2.8	ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	17
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU, Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB	18
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	20
4.1	PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA	20
4.2	PRIKAZ POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA	24
4.3	USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI DOLGOROČNIMI RAZVOJNIMI PROGRAMI IN USMERITVAMI, UPOŠTEVAJE TUDI MEDSEBOJNO USKLAJENOST PODROČNIH POLITIK	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	31
6	TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL	32
7	ANALIZA ZAPOSLENIH ZA SCENARIJ »Z« INVESTICIJO GLEDE NA SCENARIJ »BREZ INVESTICIJE« IN/ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	38
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO	39
8.1	NAVEDBA OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO VREDNOSTI PROJEKTA	39
8.2	VREDNOST PROJEKTA PO STALNIH CENAH	39
8.3	VREDNOST PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH	40

9	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCEN STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO	42
10	ANALIZA LOKACIJE	44
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	45
11.1	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE	45
11.2	ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA	45
11.3	ANALIZA IZVEDLJIVOSTI	46
12	NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA	49
13	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA ODBOJBE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	51
13.1	OSNOVNE PREDPOSTAVKE ZA IZDELAVO FINANČNE ANALIZE KOT DEL ANALIZE STROŠKOV IN KORISTI	51
13.2	STROŠKI IN PRIHODKI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	52
13.3	FINANČNI TOK INVESTICIJE	52
13.4	IZRAČUN FINANČNE VRZELI	53
13.5	FINANČNI KAZALNIKI DONOSNOSTI INVESTICIJE	54
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	55
14.1	OSNOVNE PREDPOSTAVKE ZA IZDELAVO EKONOMSKE ANALIZE PROJEKTA	55
14.2	OPREDELITEV KORISTI PROJEKTA	55
14.3	EKONOMSKI TOK PROJEKTA	57
14.3	EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE	58
15	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	59
15.1	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	59
15.2	ANALIZA TVEGANJ	59
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	62

KAZALO TABEL IN SLIK

TABELA 1: OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU.....	6
TABELA 2: OSNOVNI PODATKI O UPRAVLJAVCU	6
TABELA 3: OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE.....	7
TABELA 4: PREDHODNO IZDELANA INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA	7
TABELA 5: SPREMEMBE V NOVELACIJI IP V PRIMERJAVI Z IP	8
TABELA 6: KRITERIJI ZA IZBOR OPTIMALNE VARIANTE IN NAVEDBA UGODNEJŠE VARIANTE GLEDE NA IZBRAN KRITERIJ.....	12
TABELA 7: DOSEŽENI REZULTATI PO POSAMEZNI VARIANTI	12
TABELA 8: VREDNOST PROJEKTA – STALNE CENE (SEPTEMBER 2026).....	14
TABELA 9: VREDNOST PROJEKTA – TEKOČE CENE.....	14
TABELA 10: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, STALNE CENE (SEPTEMBER 2026).....	15
TABELA 11: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, TEKOČE CENE.....	15
TABELA 12: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	16
TABELA 13: VREDNOSTI FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV	17
TABELA 14: PREBIVALSTVO V PODRAVSKI REGIJI 2021–2026 (NA DAN 1. 1.)	21
TABELA 15: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1. 1. 2026).....	21
TABELA 16: IZBRANI DEMOGRAFSKI PODATKI ZA OBČINO SLOVENSKA BISTRICA V PRIMERJAVI S SLOVENIJO.....	22
TABELA 17: DOLŽINE CEST V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA	23
TABELA 18: VREDNOST PROJEKTA PO STALNIH CENAH, SEPTEMBER 2026	39
TABELA 19: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, STALNE CENE (SEPTEMBER 2026).....	40
TABELA 20: VREDNOST PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH	41
TABELA 21: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, TEKOČE CENE.....	41
TABELA 22: ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA	45
TABELA 23: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, TEKOČE CENE.....	49
TABELA 24 FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	50
TABELA 25: FINANČNI TOK INVESTICIJE	52
TABELA 26: IZRAČUN FINANČNE VRZELI.....	53
TABELA 27: FINANČNI KAZALNIKI DONOSNOSTI INVESTICIJE	54
TABELA 28: IZRAČUN EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA NA LETNI RAVNI	57
TABELA 29: EKONOMSKI TOK INVESTICIJE	57
TABELA 30: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE	58
TABELA 28: SPREMEMBE KLJUČNIH SPREMENLJIVK	59
TABELA 29: OCENA TVEGANJA	60
SLIKA 1: ORGANIZACIJSKA SHEMA ZA IZVEDBO PROJEKTA	13
SLIKA 2: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	16
SLIKA 3: PODRAVSKA REGIJA Z OBČINO SLOVENSKA BISTRICA	20
SLIKA 4: BDP NA PREBIVALCA V LETU 2024, STATISTIČNE REGIJE,, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM	21
SLIKA 5: PROMETNA INFRASTRUKTURA OBČINE SLOVENSKA BISTRICA.....	23
SLIKA 6: ŠTEVILO OSEBNIH AVTOMOBILOV NA 1.000 PREBIVALCEV (STOPNJA MOTORIZACIJE) V OBČINI GLEDE NA SLOVENSKO POVPREČJE	25
SLIKA 7: NAČINI POTOVANJA NA DELO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI	26
SLIKA 8: NAČINI POTOVANJA V ŠOLO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI	27
SLIKA 9: PREDVIDENA UREDITEV NOVE AVTOBUSNE POSTAJE.....	33
SLIKA 10: TLOVIS UREDITVE AVTOBUSNE POSTAJE SLOVENSKA BISTRICA.....	37
SLIKA 11: PRIKAZ LOKACIJE.....	44
SLIKA 12: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE.....	50

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

1.1 Uvodno pojasnilo s predstavitvijo namena in ciljev projekta

Novelacija investicijskega programa je pripravljena skladno z določili 6. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l.RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) ter predstavlja nadgradnjo že izdelane in potrjene investicijske dokumentacije: DIIP Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici (maj 2025, potrjen dne 18. 6. 2025) in IP (avgust 2025, potrjen dne 24. 9. 2025).

Projekt predstavlja investicijo v ureditev avtobusne postaje in parkirišča v Slovenski Bistrici, 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 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. Projekt obravnava izgradnjo novega avtobusnega postajališča z nadstrešnico, parkiriščem in spremljajočo infrastrukturo na območju, ki ga omejujejo Leskovarjeva ulica, Kolodvorska ulica in Plečnikova ulica v Slovenski Bistrici. Glavni objekt je avtobusno postajališče, ki pod skupno streho združuje perone za avtobusni promet, čakalnice za potnike, sanitarne prostore, upravne prostore ter lokal z ustreznimi pomožnimi prostori. Ob objektu bo urejena zunanja ureditev s pripadajočimi prometnimi in funkcionalnimi površinami. Na severovzhodnem delu območja je predvideno kratkotrajno parkiranje, v jugozahodnem delu pa novo parkirišče za osebna vozila, ki vključuje tudi parkirna mesta za invalide in električna vozila. Predvidena je tudi ureditev postajališča za taksije ter nadstrešnice za električna kolesa s polnilno postajo.

Gradbeno dovoljenje za ureditev avtobusne postaje je že pridobljeno, izvedba pa se načrtuje od septembra 2026 do konca aprila 2027, ko se bodo zaključile vse načrtovane aktivnosti.

Vrednost projekta je ocenjena na 3.552.873,26 EUR z nepovračljivim DDV po stalnih cenah oz. 3.576.267,57 EUR z nepovračljivim DDV po tekočih cenah. Občina Slovenska Bistrica bo za

pridobitev sofinanciranja kandidirala na Javnem razpisu 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 financiranje z nepovratnimi sredstvi v deležu 80 % upravičenih stroškov projekta, kar znaša 2.129.447,27 EUR, od tega predstavlja 1.810.030,18 EUR podporo Unije, 319.417,09 EUR pa nacionalni prispevek iz državnega proračuna. Preostanek v višini 1.446.820,30 EUR predstavljajo lastna sredstva Občine Slovenska Bistrica, ki jih investitor zagotavlja v proračunu za leti 2026 in 2027.

1.2 Predstavitev investitorja in prihodnjega upravljavca ter izdelovalca investicijske dokumentacije

1.2.1 Investitor projekta

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.

TABELA 1: OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU

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

1.2.2 Upravljavec predmeta investiranja

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.

TABELA 2: OSNOVNI PODATKI O UPRAVLJAVCU

Naziv	KOMUNALA SLOVENSKA BISTRICA D.O.O.
Naslov	Ulica Pohorskega bataljona 12, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba	Maksimiljan Tramšek, direktor
Telefon	+386 2 805 54 00
Spletna stran	komunala-slb.si
E-poštni naslov	info@komunala-slb.si
Davčna številka	32621213
Matična številka	5073162

1.2.3 Izdelovalec investicijske dokumentacije

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

TABELA 3: OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

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

1.3 Povzetek iz DIIP in IP s pojasnili sprememb

Investitor je za predmetni projekt predhodno izdelal investicijsko dokumentacijo, ki je navedena v spodnji tabeli.

TABELA 4: PREDHODNO IZDELANA INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA

Investicijski dokument	Izdelovalec	Datum izdelave	Datum potrditve
DIIP	RIC Slov. Bistrica	Maj 2025	18. 6. 2025
IP	RIC Slov. Bistrica	Avgust 2025	24. 9. 2025

DIIP in IP sta bila pripravljena na osnovi tehnične dokumentacije DGD za ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem, ki jo je v novembru 2022 pripravilo podjetje Projektivni biro Lazar, d.o.o..

V DIIP je investitor 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 je podrobneje obravnaval v DIIP izbrano optimalno varianto. Finančna analiza je pokazala, da projekt v svoji referenčni dobi ni finančno donosen, kar je glede na dejstvo, da projekt ne bo ustvarjal prihodkov, tudi pričakovano. Upravičenost projekta se je nadalje presojala v ekonomski analizi ob upoštevanju širših družbenih koristi, ki jih omogoča izvedba projekta. Rezultati ekonomske analize so pokazali, da bo projekt z dodatnimi koristmi, ki jih bo prinesla njegova izvedba lokalnemu okolju in širše, pozitivno vplival na družbeni, socialni, ekološki in gospodarski razvoj območja. Ker ovrednotene koristi presegajo stroške, potrebne za izvedbo, je bila izkazana upravičenost projekta za njegovo izvedbo.

Ocena vrednosti v DIIP in IP je bila izdelana v maju 2025, višina stroškov izvedbe projekta pa je bila ocenjena na 2.499.240,15 EUR po tekočih cenah.

Junija 2025 je bila za projekt izdelana projektna dokumentacija PZI na podlagi katere je izdelana nova ocena stroškov investicije, po kateri je skupna vrednost projekta ocenjena na 3.552.873,26 EUR po stalnih cenah oz. 3.576.267,57 EUR po tekočih cenah. Ker je odmik v oceni investicijskih stroškov višji od 20 odstotkov, je potrebno skladno z določili 6. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, investicijski program novelirati. Spremembe posameznih vsebin investicijskega programa so podane v spodnji tabeli.

TABELA 5: SPREMEMBE V NOVELACIJI IP V PRIMERJAVI Z IP

Zap. št.	Sprememba	IP	IP (novelacija)
1	Vrednost projekta	Skupna vrednost projekta je ocenjena na 2.443.050,00 EUR po stalnih cenah (maj 2025) oz. 2.499.240,15 EUR po tekočih cenah.	Stroškom GOI del se doda strošek strokovnega nadzora. Skupna vrednost projekta se poveša na 3.552.873,26 EUR po stalnih cenah (september 2026) oz. 3.576.267,57 EUR po tekočih cenah.
2	Viri financiranja	Vrednost upravičenih stroškov znaša 2.184.729,03 EUR po tekočih cenah. Predvideno sofinanciranje v deležu 80 % upravičenih stroškov znaša 1.747.783,22 EUR. Lastni delež Občine Slovenska Bistrica znaša 751.456,93 EUR.	Sorazmerno s povišanjem investicijske vrednosti se poveša vrednost upravičenih stroškov, in sicer na 2.657.839,85 EUR po stalnih cenah oz. na 2.661.809,09 EUR po tekočih cenah. Višina sofinanciranja z namenskimi sredstvi KS se poveša na 2.129.447,27 EUR, lastni delež Občine Slovenska Bistrica pa se poveša na 1.446.820,30 EUR.
3	Časovni načrt	Izvedba projekta je bila v celoti planirana v letu 2026.	Časovni načrt se zaradi povišanja vrednosti investicije in potrebe po zagotovitvi dodatnih sredstev v proračunu občine zamakne. Zaključek projekta je planiran do konca aprila 2027.
4	Presoja upravičenosti izvedbe investicije	Upravičenost izvedbe projekta je bila izkazana v okviru doseganja meril in kazalnikov iz ekonomske analize, ob upoštevanju vrednosti stroškov investicije.	Na novo se izvede finančna in ekonomska analiza projekta ter na podlagi izračunanih kazalnikov ponovno presodi smiselnost izvedbe projekta, vključno z analizo občutljivosti.

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
Strokovne podlage:	PZI Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, Projektivni biro Lazar, d.o.o., junij 2025. DGD Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2022. Popis del z oceno vrednosti investicije, Projektivni biro Lazar, d.o.o., september 2026.
Lokacija projekta:	Regija: Podravska Občina: Slovenska Bistrica Naselje: Slovenska Bistrica
Vrednost investicije – stalne cene:	2.912.191,20 EUR brez DDV / 3.552.873,26 EUR z nepovračljivim DDV
Vrednost investicije – tekoče cene:	2.931.366,86 EUR brez DDV / 3.576.267,57 EUR z nepovračljivim DDV
Izvajanje projekta:	2026-2027
Viri financiranja:	Namenska sredstva Kohezijskega sklada - EU del: 1.810.030,18 EUR Namenska sredstva Kohezijskega sklada – SLO udeležba: 319.417,09 EUR Proračunska sredstva Občine Slovenska Bistrica: 1.446.820,30 EUR

2.2 Cilji investicije

Projekt je namenjen izboljšanju infrastrukture za javni potniški promet v občini Slovenska Bistrica in spodbujanju njegove rabe ter ostalih trajnostnih oblik mobilnosti pri prebivalcih in obiskovalcih pri vsakodnevnih potovanjih. Zaradi trenda priseljevanja in vsesplošne rasti individualnega motoriziranega prometa se občina sooča s številnimi izzivi, kako obvladovati in zmanjševati količino motoriziranega prometa in njegove posledice v okolju. Omogočanje pogojev za trajnostno mobilnost je zato ena od glavnih prioritet občine na področju razvoja prometne infrastrukture.

Splošni cilji projekta 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).
- PZI Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, Projektivni biro Lazar, d.o.o., junij 2025.
- DGD Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2022.
- Popis del z oceno vrednosti investicije, Projektivni biro Lazar, d.o.o., september 2026.
- Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 (JR EKP UTM 2025), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, februar 2026.
- 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.

Raba javnega potniškega prometa je v naši občini na zelo nizki ravni in od porušenja stare avtobusne postaje še precej bolj upada. 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. Pogoj za njen razvoj pa je urejena in privlačna infrastruktura, ki jo podpira.

Investitor ocenjuje, da varianta »brez« investicije predstavlja veliko oviro v nadaljnjem celostnem razvoju in razvoju trajnostnih, dostopnih, varnih, zveznih in udobnih prometnih ureditev, usmerjenih v zmanjševanje deleža motoriziranega prometa in 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 postavitve 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 6: 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 7: 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.

2.5 Navedba odgovorne osebe za izdelavo novelacije 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
Odgovorni vodja projekta:	Lidija Razboršek Šlamberger, višja svetovalka za prostorsko dokumentacijo

Občina Slovenska Bistrica je v preteklosti že izvedla več projektov s področja izgradnje prometne infrastrukture, tudi s podporo sredstev EU. Občina Slovenska Bistrica ima zaposlen zadosten kader z ustreznimi izkušnjami in znanji za izvedbo načrtovanega projekta.

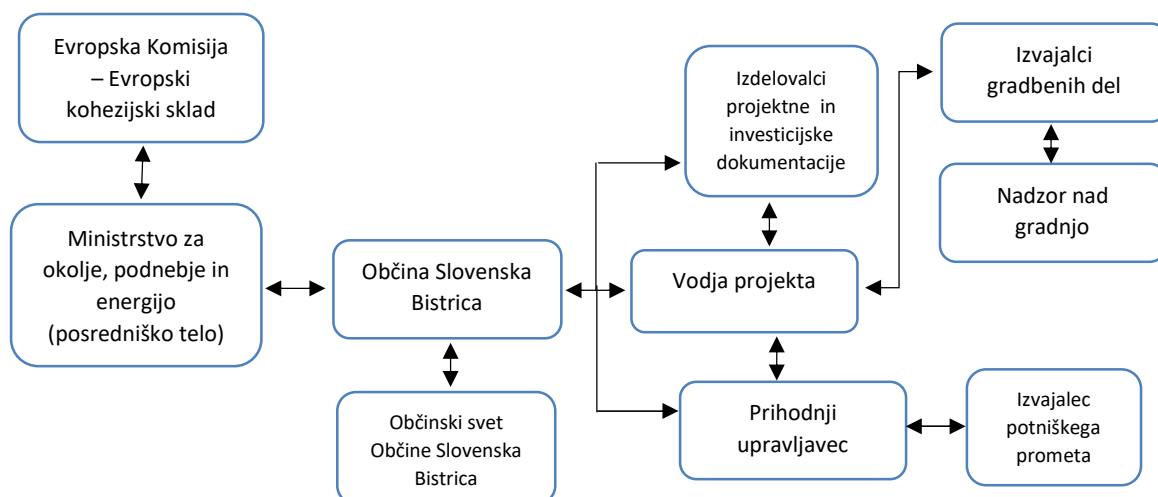
2.6 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije

Za izvedbo projekta ni predvidena posebna organizacija, prav tako niso predvidene dodatne zaposlitve za potrebe izvajanja projekta. Investitor bo projekt izvedel z obstoječim kadrom. Izvajanje projekta bo vodil Oddelek za okolje in prostor Občine Slovenska Bistrica, ob podpori ostalih služb. Vsi člani projektne ekipe imajo znanja in veščine, ki so potrebne za izvedbo projekta. Njihove naloge so:

- sodelovanje pri pripravi vloge in ostalih dokumentov za pridobitev ustreznih virov financiranja projekta,
- usklajevanja dokumentacije s posredniškim telesom, Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo in ostalimi inštitucijami,
- administrativna dela, pregled in usklajevanje dela z izbranimi izvajalci gradenj, nadzora, stiki z javnostjo in
- priprava poročil v času izvedbe projekta.

Za nemoteno izvedbo bosta poleg investitorja in upravljavca zadolžena še izvajalec strokovnega nadzora gradnje ter predstavnik izvajalca gradnje.

SLIKA 1: ORGANIZACIJSKA SHEMA ZA IZVEDBO PROJEKTA



2.7 Prikaz ocene vrednosti investicije ter predvidene finančne konstrukcije

Vrednost projekta je ocenjena na **3.552.873,26 EUR z DDV po stalnih cenah oz. 3.576.267,57 EUR po tekočih cenah**, vključno z zneskom nepovračljivega DDV. Za preračun tekočih cen iz stalnih smo uporabili podatek o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2026, ki jo je izdelal UMAR; za stroške v letu 2027 smo upoštevali povprečno inflacijsko stopnjo 2,2 %.

TABELA 8: VREDNOST PROJEKTA – STALNE CENE (SEPTEMBER 2026)

Vrsta stroška	Leto	2026	2027	SKUPAJ
Pripravljalna dela		22.827,00	0,00	22.827,00
Gradbena dela		597.211,65	0,00	597.211,65
Obrtniška dela		1.098.865,87	133.803,25	1.232.669,12
Zunanja ureditev		0,00	713.712,95	713.712,95
Strojne inštalacije		117.876,48	0,00	117.876,48
Elektro inštalacije - objekt		165.719,00	0,00	165.719,00
Elektro inštalacije - parkirišče		0,00	5.075,00	5.075,00
Strokovni nadzor		38.070,00	19.030,00	57.100,00
SKUPAJ brez DDV		2.040.570,00	871.621,20	2.912.191,20
DDV		448.925,40	191.756,66	640.682,06
SKUPAJ z DDV		2.489.495,40	1.063.377,86	3.552.873,26

TABELA 9: VREDNOST PROJEKTA – TEKOČE CENE

Vrsta stroška	Leto	2026	2027	SKUPAJ
Pripravljalna dela		22.827,00	0,00	22.827,00
Gradbena dela		597.211,65	0,00	597.211,65
Obrtniška dela		1.098.865,87	136.746,92	1.235.612,79
Zunanja ureditev		0,00	729.414,63	729.414,63
Strojne inštalacije		117.876,48	0,00	117.876,48
Elektro inštalacije - objekt		165.719,00	0,00	165.719,00
Elektro inštalacije - parkirišče		0,00	5.186,65	5.186,65
Strokovni nadzor		38.070,00	19.448,66	57.518,66
SKUPAJ brez DDV		2.040.570,00	890.796,86	2.931.366,86
DDV		448.925,40	195.975,31	644.900,71
SKUPAJ z DDV		2.489.495,40	1.086.772,17	3.576.267,57

Občina Slovenska Bistrica bo za pridobitev sofinanciranja kandidirala na Javnem razpisu 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. 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, povezani z gradnjo parkirnih površin niso upravičeni stroški. Strošek strokovnega nadzora smo razdelili na upravičen in neupravičen del po ključu 74 % upravičen del, 26 % neupravičen del, kar ustreza razmerju med preostalimi upravičenimi in neupravičenimi stroški, glede na njihov namen.

Skladno z navedenim je višina upravičenih stroškov **2.657.839,85 EUR po stalnih cenah** oz. **2.661.809,09 po tekočih cenah**, neupravičeni pa so stroški v višini **895.033,41 EUR po stalnih cenah** oz. **914.458,48 EUR po tekočih cenah**.

TABELA 10: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, STALNE CENE (SEPTEMBER 2026)

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Delež upravičenih stroškov (%)
Pripravljalna dela	22.827,00	0,00	22.827,00	100,00
Gradbena dela	597.211,65	0,00	597.211,65	100,00
Obrtniška dela	1.232.669,12	0,00	1.232.669,12	100,00
Zunanja ureditev	0,00	713.712,95	713.712,95	0,00
Strojne inštalacije	117.876,48	0,00	117.876,48	100,00
Elektro inštalacije - objekt	165.719,00	0,00	165.719,00	100,00
Elektro inštalacije - parkirišče	0,00	5.075,00	5.075,00	0,00
Strokovni nadzor	42.254,00	14.846,00	57.100,00	100,00
DDV	479.282,60	161.399,46	640.682,06	74,81
SKUPAJ	2.657.839,85	895.033,41	3.552.873,26	74,81

TABELA 11: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, TEKOČE CENE

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Delež upravičenih stroškov (%)
Pripravljalna dela	22.827,00	0,00	22.827,00	100,00
Gradbena dela	597.211,65	0,00	597.211,65	100,00
Obrtniška dela	1.235.612,79	0,00	1.235.612,79	100,00
Zunanja ureditev	0,00	729.414,63	729.414,63	0,00
Strojne inštalacije	117.876,48	0,00	117.876,48	100,00
Elektro inštalacije - objekt	165.719,00	0,00	165.719,00	100,00
Elektro inštalacije - parkirišče	0,00	5.186,65	5.186,65	0,00
Strokovni nadzor	42.563,81	14.954,85	57.518,66	100,00
DDV	479.998,36	164.902,35	644.900,71	74,43
SKUPAJ	2.661.809,09	914.458,48	3.576.267,57	74,43

Predvideno je financiranje z nepovratnimi sredstvi v deležu 80 % upravičenih stroškov projekta, kar znaša 2.129.447,27 EUR, od tega predstavlja 1.810.030,18 EUR podporo Unije, 319.417,09 EUR pa nacionalni prispevek iz državnega proračuna. Preostanek v višini

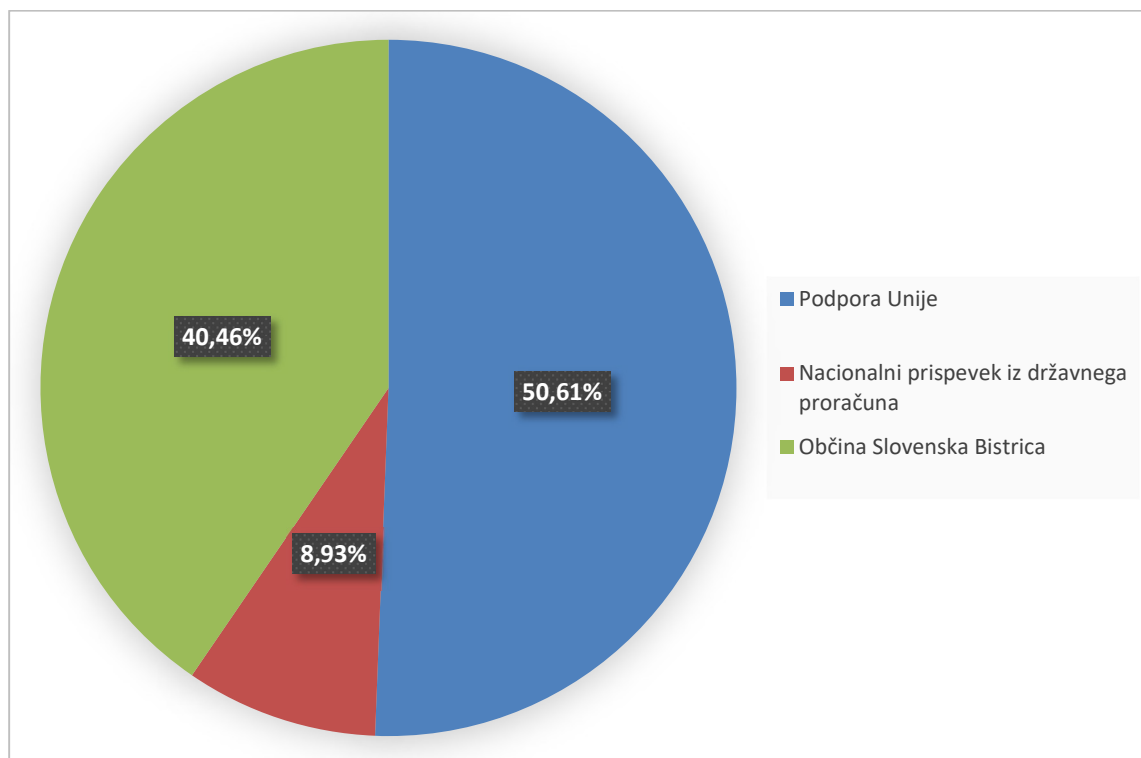
1.446.820,30 EUR predstavljajo lastna sredstva Občine Slovenska Bistrica, ki jih investitor zagotavlja v proračunu za leti 2026 in 2027.

Izvajanje projekta je predvideno v letih 2026 in 2027, aktivnosti pa se bodo zaključile najkasneje do 28. 2. 2027. Planirana sredstva po letih so prikazana v spodnji tabeli.

TABELA 12: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE

Vir financiranja	2026		2027		Skupaj		Delež
	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	
Podpora Unije	1.692.856,87	0,00	117.173,31	0,00	1.810.030,18	0,00	50,61%
Nacionalni prispevek iz državnega proračuna	298.739,45	0,00	20.677,64	0,00	319.417,09	0,00	8,93%
Občina Slovenska Bistrica	497.899,08	0,00	34.462,74	914.458,48	532.361,82	914.458,48	40,46%
SKUPAJ	2.489.495,40	0,00	172.313,69	914.458,48	2.661.809,09	914.458,48	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. S tem potrjujemo, da je investicija ekonomsko upravičena in družbeno sprejemljiva.

TABELA 13: VREDNOSTI FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV

Vrednost projekta	3.552.873,26 EUR z DDV (stalne cene) 3.576.267,57 EUR z DDV (tekoče cene)
Izvajanje projekta	2026-2027
Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	4 %
FINANČNA ANALIZA	
Finančna interna stopnja donosnosti	Neizračunljiva
Finančna neto sedanja vrednost	-3.821.941,96 EUR
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,09
Razmerje koristi / stroški	0,09
Doba vračanja naložbe	Se ne povrne
EKONOMSKA ANALIZA	
Ekonomska interna stopnja donosnosti	11,61 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	2.585.140,50 EUR
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	1,044
Razmerje koristi/stroški	1,9
Doba vračanja naložbe	11,54 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 1. polletju leta 2026 je Podravska regija beležila 332.747 prebivalcev (SURS, 2026), kar predstavlja dobrih 15 % prebivalstva Slovenije. Gostota prebivalstva v Podravski statistični regiji močno presega slovensko povprečje.

TABELA 14: PREBIVALSTVO V PODRAVSKI REGIJI 2021–2026 (NA DAN 1. 1.)

Leto	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Slovenija	2.095.861	2.108.977	2.107.180	2.116.972	2.123.949	2.130.850	2.135.107
Podravska regija	325.994	328.469	327.998	329.014	330.572	331.815	332.747
Delež	15,6%	15,6%	15,6%	15,6%	15,6%	15,6%	15,6%

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

TABELA 15: GOSTOTA PREBIVALSTVA V PODRAVSKI REGIJI (NA DAN 1. 1. 2026)

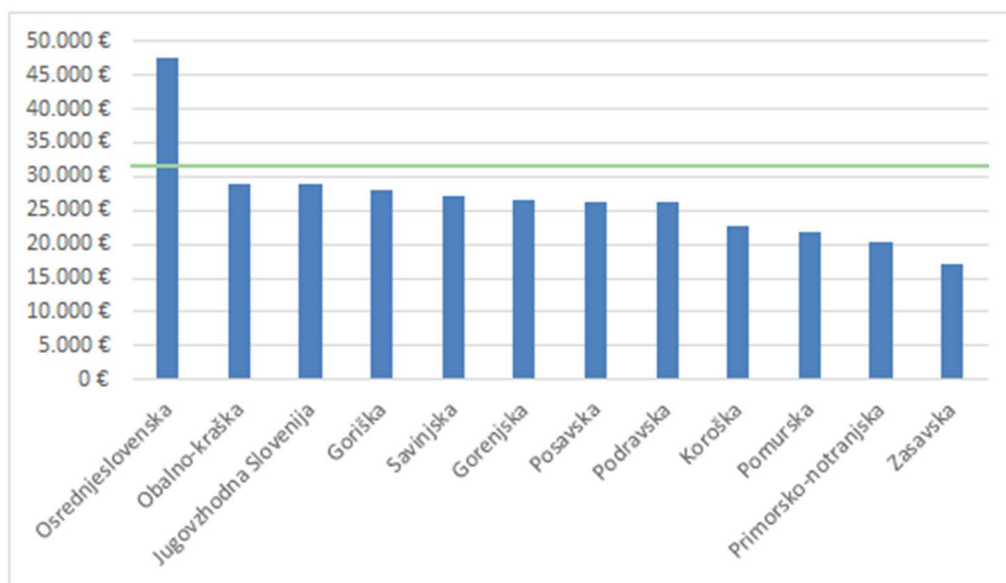
	Površina v km ²	Št. preb.	Preb./km ²
Slovenija	20.271	2.135.107	105,33
Podravska regija	2.170	332.747	153,34

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 2024 je bilo v Podravski regiji ustvarjenega 12,8 % BDP države, vrednost BDP na prebivalca pa je znašala 26.112 EUR, kar predstavlja 82,4 % vrednosti slovenskega povprečja.

SLIKA 4: BDP NA PREBIVALCA V LETU 2024, STATISTIČNE REGIJE,, PRIMERJALNO Z DRŽAVNIM POVPREČJEM



Vir: Statistični urad RS

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 26.363 prebivalcev (SURs, 1. polletje 2026).

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, Črešnjevca, 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.

Kompozitni kazalnik razvitosti občine Slovenska Bistrica¹ znaša 35,05 %, kar pomeni, da občina dosega le dobro tretjino slovenskega povprečja razvitosti, kar v nacionalnem merilu pomeni precejšnji razvojni zaostanek.

TABELA 16: IZBRANI DEMOGRAFSKI PODATKI ZA OBČINO SLOVENSKA BISTRICA V PRIMERJAVI S SLOVENIJO

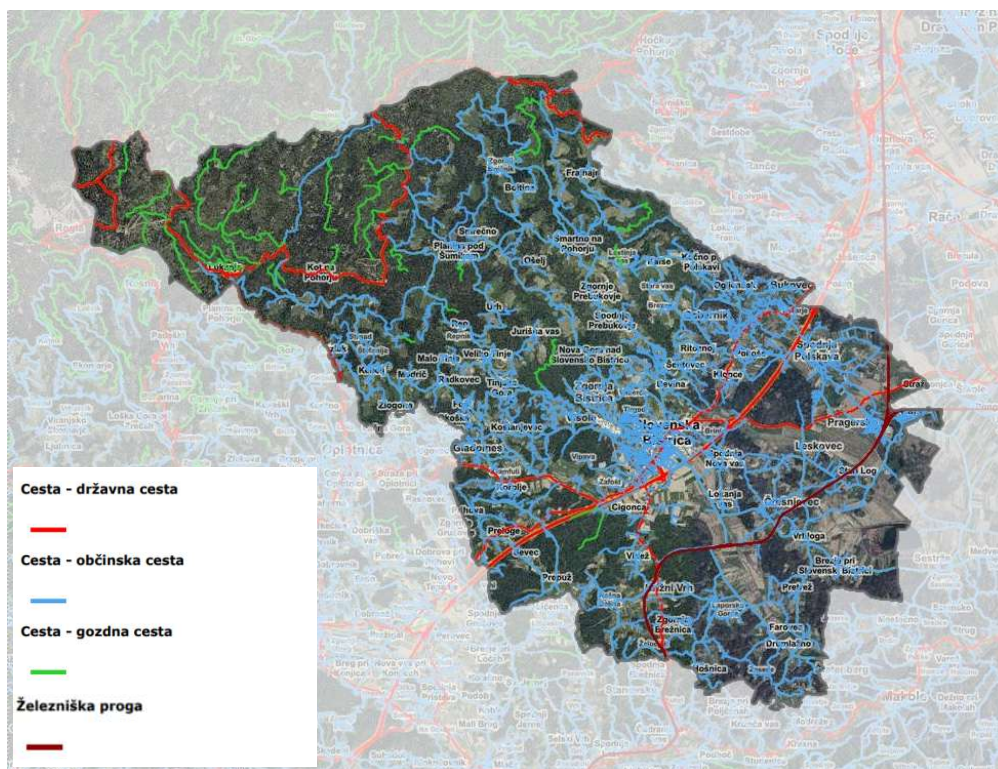
	Slovenija	Slovenska Bistrica
Število prebivalcev (2026)	2.135.107	26.363
Gostota naseljenosti	105,33	153,34
Povprečna starost prebivalcev (2026)	44,6	44,1
Delež prebivalcev starih 0 do 14 let (2026)	14,2	14,9
Delež prebivalcev starih 15 do 64 let (2026)	63,3	63,7
Delež prebivalcev starih 65 let ali več (2026)	22,5	21,4
Indeks staranja(2026)	158,6	143,6
Stopnja delovne aktivnosti (2025)	70,0	69,8
Povprečna mesečna bruto plača (2025)	2.536,03	2.393,29
Povprečni bruto prejeti dohodek na prebivalca (2024)	18.745,00	18.293,42

Vir: Statistični urad RS

¹ Kompozitni kazalnik razvitosti občine je pokazatelj gospodarske, socialne in demografske podobe občin. Vrednost indeksa je sestavljena iz več parametrov: višine plač, stopnje zaposlenosti, podjetniške dejavnosti, izobrazbene ravni, starosti prebivalstva, selitvenih trendov in dostopnosti storitev. Povprečje Slovenije je 100 točk; vse, kar je nižje, pomeni razvojni zaostanek. Podatki so dostopni na spletni strani Ministrstva za finance: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MF/Proracun-direktorat/DP-SSFLS/Izracuni/Koeficienti-razvitosti/ZFO-1_kompozitni_kazalniki_razvitosti_obcin_in_odst_sof_iz_DP-2026-2027-Tabela_1.pdf

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, 2026.

TABELA 17: 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 (prihodov/odhodov) avtobusov, sedanji izgled in nefunkcionalnost pa odvrčata 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 tresljam zaradi cestnega prometa, si bo Občina Slovenska Bistrica še naprej prizadevala k izboljšanju zdravja prebivalcev.

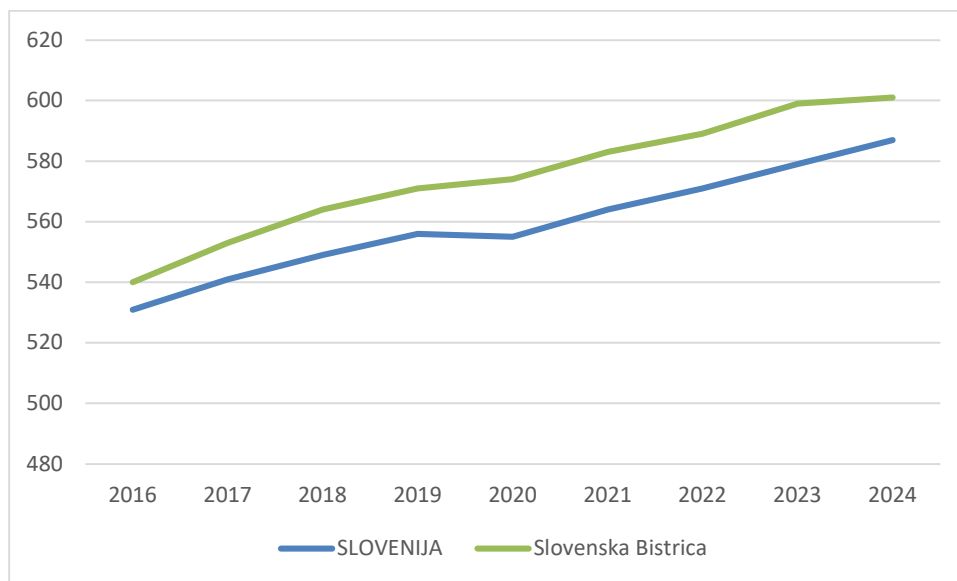
4.2 Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija

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 uporabo 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.

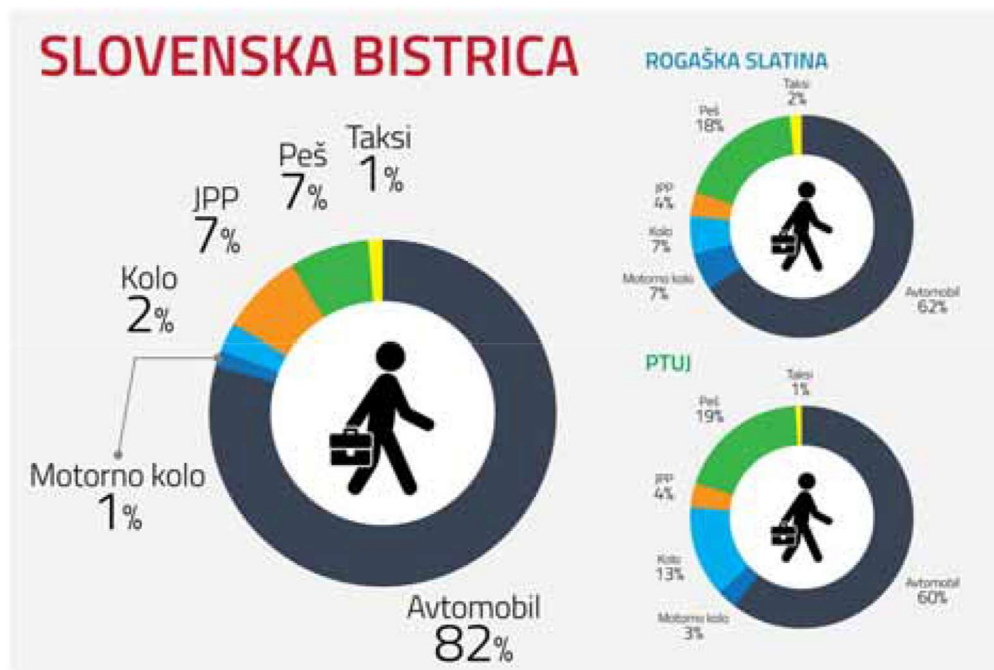
Na mestu današnje avtobusne postaje je bila nekoč železniška postaja, ki je bila zgrajena leta 1908 v okviru štajerskih deželnih železnic. Postaja je imela na začetku tri tire, kasneje pa so postavili še četrtega. Na progi, ki je bila v večji meri namenjena prevozu tovora, se je dnevno vozilo okoli 340 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 nameščeničasni kontejnerji za zaposlene, mesto Slovenska Bistrica pa je tako ostalo brez ustrezno urejene avtobusne postaje.

Ugodna prometna lega občine 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.

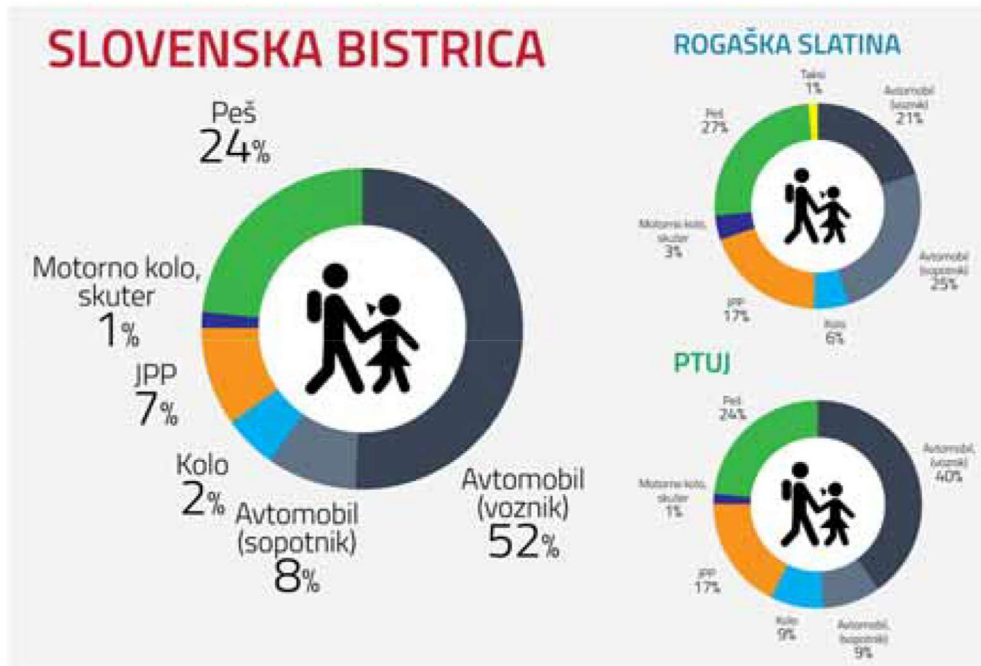
Anketa v zvezi s potovalnimi navadami občanov Slovenske Bistrice, ki je bila izvedena v okviru priprave CPS občine, je pokazala, da je raba osebnega avtomobila tudi za krajše poti, precej višja, kot v primerljivih občinah. Še posebej skrb vzbujajoči so trendi med mladimi, kar se posledično odraža tudi 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 prioritiet 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.

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 dnevni 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 Usklajenost investicijskega projekta z državno strategijo razvoja Slovenije, usmeritvami Skupnosti, prostorskimi akti ter drugimi dolgoročnimi razvojnimi programi in usmeritvami, upošteva tudi medsebojno usklajenost področnih politik

Program Evropske kohezijske politike v obdobju 2021 – 2027 v Sloveniji:

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 Bauhauusa in izkazuje družbeni vpliv na:

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

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050:

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

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

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

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

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

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.

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

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

Predmetna investicija ni namenjena trženju in analiza tržnih možnosti zato ni smiselna. In investitor iz njenega naslova ne bo ustvarjal neto prihodkov. Iz tega razloga analiza tržnih možnosti v konkretnem primeru ni mogoča in smiselna. 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 PZI (Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2025).

Načrt PZI zajema ureditev priključkov na javno komunalno in prometno infrastrukturo za avtobusno postajo in izgradnjo novega parkirišča za osebna vozila s postajališčem za TAXI, s priključkom na Leskovarjevo ulico.

1. Predдела in zemeljska dela:

Potrebna je rušitev ali demontaža vseh obstoječih objektov, kontejnerjev, rušitev vseh utrjenih površin in komunalnih vodov na območju gradnje. Porušijo se nekatera drevesa, tista, ki pa ostanejo pa se ustrezno zaščitijo. Ostrani se humus s celotnega območja in se odpelje na deponijo, nekaj boljše kvalitete se je shrani v bližini za končno ureditev zelenic.

2. Zunanja ureditev:

Parkirišče:

Predvidena je izgradnja parkirišča za osebna vozila in postajališče za TAXI vozila. Skupni število vseh parkirnih mest je 40, od tega sta dve za invalide, dve sta namenjeni za elektro polnilnice in tri so za TAXI, tako je navadnih parkirnih mest 33. Parkirna mesta so dimenzije 2.5 x 5.0 m, tisti za invalide pa imata še skupni pas širine 1.0 m. Parkirišče je osvetljeno. Izvede se nov priključek za parkirišče na Leskovarjevo ulico z dvema 4.0 m radijema in spuščeni robniki na prehodu za pešce. Glede na potrebe se lahko na priključku v oddaljenosti najmanj 5.0 m od roba vozišča glavne smeri postavi zapornica. Parkirišče je obrobljeno s cestnimi robniki 15/25 cm, višine 10 cm. Povezovalni hodnik in čakališče za TAXI je tlakovano. Tlakovane površine pa so obrobljene z grednimi robniki 8/20 cm na višino 0 cm. Sklon tlakovanih površin je k asfaltnim površinam ali pa k zelenicam proti avtobusni postaji. Za potrebe parkirišča je potrebna rušitev nekaj dreves vendar se namesto njih posadijo nova na predvidene zelenice.

Avtobusna postaja

Predvidena je rekonstrukcija oz. izgradnja celotnega območja avtobusne postaje. Izvede nov objekt avtobusne postaje, sestavljen iz več ločenih objektov. Preko vseh je skupna nadstrešnica na stebrih.

Ločeni objekti so:

- Uprava,
- 2x čakalnica,
- lokal s skupnim tehničnim prostorom,
- javni WC.

Princip avtobusnega postajališča se ne spreminja. Uvoz za vse avtobuse je s Plečnikove ulice in po enosmerni poti do izvoza na Kolodvorski ulici. Postajališča so desno pod kotom pod nadstrešnico. Avtobusna postaja se na več mestih navezuje na javne peš površine. Prav tako je povezava do novega parkirišča in TAXI postajališča. Na severni strani se izvedejo ob

Kolodvorski ulici vzdolžna parkirišča (5x) namenjena za kratkotrajno parkiranje. Na vseh vstopih na območje avtobusne postaje in po postaji je vodenje s taktilnimi oznakami.

Arhitektura:

Na območju je predvidena izvedba enotne strešne konstrukcije, pod katero bodo umeščeni peroni za avtobusni promet ter vsi potrebni spremljevalni programi, kot so sanitarije, pomožni prostori z lokalom, upravni prostori in čakalnice. Ob objektu bo urejena zunanja ureditev s pripadajočimi prometnimi in funkcionalnimi površinami.

Na severovzhodnem delu je predvideno območje za kratkotrajno parkiranje. V jugozahodnem delu območja se izvede novo parkirišče s parkirnimi mesti za osebna vozila, vključno z mesti za invalide in električna vozila. Predvidena je tudi ureditev postajališča za taksije ter nadstrešnice za električna kolesa s polnilno postajo.

Uvoz in izvoz na območje ostajata na obstoječih lokacijah, predvidena pa je tudi nova ureditev vseh komunalnih priključkov in peš povezav znotraj območja.

Dostop do avtobusnega postajališča je peš mogoč iz vseh strani, saj je objekt zasnovan pretočno. Vsi programi so enotno razvrščeni v pritličju znotraj kubusov pod eno streho:

- Na jugovzhodnem robu je objekt namenjen upravi avtobusnega postajališča. Znotraj upravnega dela objekta je pisarna za prodajo kart namenjena obiskovalcem, preostali del objekta je namenjen zaposlenim. Prostori za zaposlene obsegajo prostor za voznike, prometno pisarno, garderobo, kopalnico, WC in prostor za čistila.
- V osrednjem delu sta dve ločeni čakalnici, ki sta v celoti zastekljeni.
- V severozahodnem delu je kavarnica s skladiščem in WC-jem za zaposlene. Tehnični prostor, ki je namenjen celotnemu avtobusnemu postajališču je umeščen znotraj tega kubusa.
- V severozahodnem delu so umeščene sanitarije, ki so ločene za ženske, moške in invalide. V tem sklopu je umeščen tudi prostor za komunalne odpadke.

SLIKA 9: PREDVIDENA UREDITEV NOVE AVTOBUSNE POSTAJE



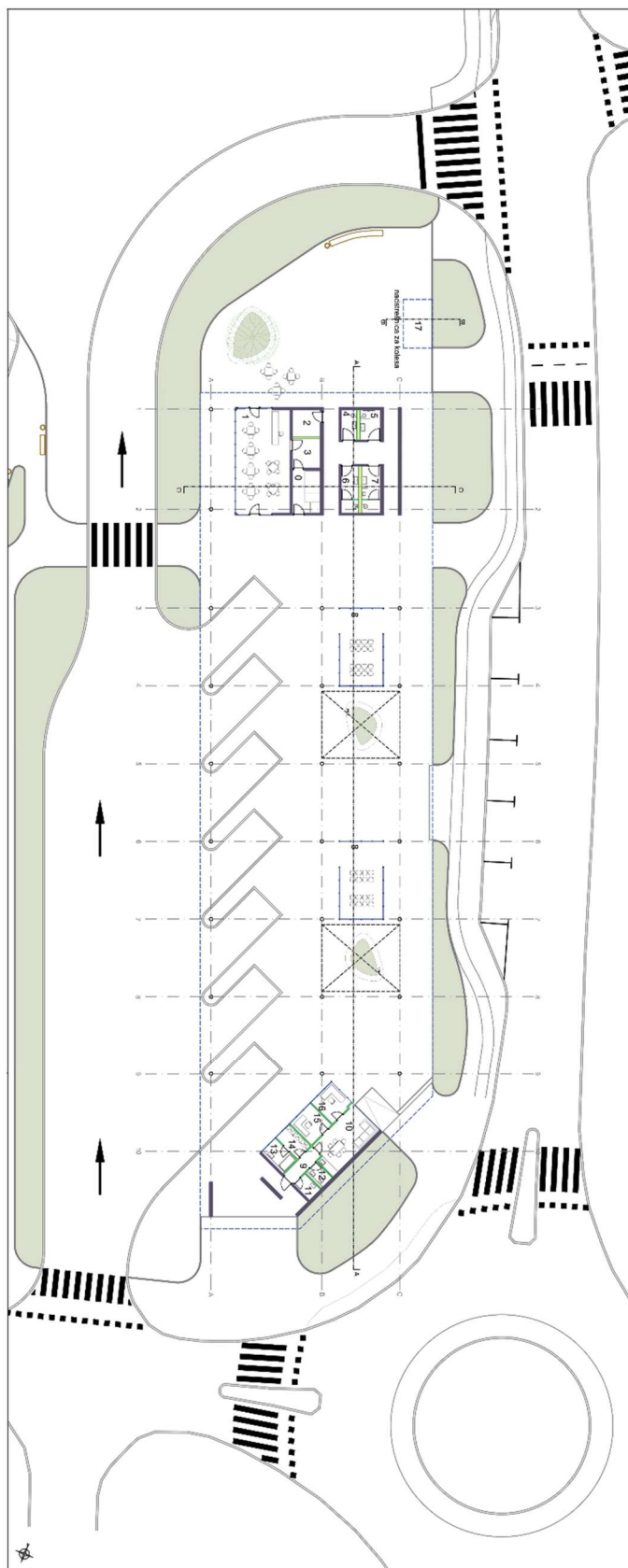






Vir: DGD Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2022.

SLIKA 10: TLOORIS 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

Izvedba projekta ne predvideva novih zaposlitev, ampak se bodo vse naloge opravljale v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti Občine Slovenska Bistrica ter pooblaščenega izvajalca javne službe vzdrževanja občinskih javnih površin, Komunale Slovenska Bistrica d.o.o.. Investitor bo vodenje projekta zagotovil z ustrezno usposobljenim kadrom, ki razpolaga z ustreznim znanjem ter izkušnjami z izvedbo podobnih projektov. Kljub temu pa izvedba projekta vpliva na obseg in strukturo nalog zaposlenih, saj bodo po zaključku investicije potrebna dodatna vzdrževalna dela na območju ureditve nove infrastrukture. Dodatne naloge se bodo opravljale v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti upravljavca.

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 in enakosti spolov.

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO

8.1 Navedba osnov in izhodišč za oceno vrednosti projekta

Vrednost projekta je izkazana na osnovi naslednjih izhodišč:

- Stalne cene so podane na osnovi projektantske ocene vrednosti, ki jo je izdelalo podjetje Projektivni biro Lazar d.o.o. v septembru 2026;
- Tekoče cene so iz stalnih preračunane na osnovi podatkov o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2026, ki jo je izdelal UMAR; za stroške v letu 2027 je upoštevana povprečna inflacijska stopnja 2,2 %.

8.2 Vrednost projekta po stalnih cenah

Vrednost projekta je ocenjena na **3.552.873,26 EUR z nepovračljivim DDV** po stalnih cenah.

TABELA 18: VREDNOST PROJEKTA PO STALNIH CENAH, SEPTEMBER 2026

	2026			2027			Skupaj		
	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Pripravljala dela	22.827,00	5.021,94	27.848,94	0,00	0,00	0,00	22.827,00	5.021,94	27.848,94
Gradbena dela	597.211,65	131.386,56	728.598,21	0,00	0,00	0,00	597.211,65	131.386,56	728.598,21
Obrtniška dela	1.098.865,87	241.750,49	1.340.616,36	133.803,25	29.436,72	163.239,97	1.232.669,12	271.187,21	1.503.856,33
Zunanja ureditev	0,00	0,00	0,00	713.712,95	157.016,84	870.729,79	713.712,95	157.016,84	870.729,79
Strojne inštalacije	117.876,48	25.932,83	143.809,31	0,00	0,00	0,00	117.876,48	25.932,83	143.809,31
Elektro inštalacije - objekt	165.719,00	36.458,18	202.177,18	0,00	0,00	0,00	165.719,00	36.458,18	202.177,18
Elektro inštalacije - parkirišče	0,00	0,00	0,00	5.075,00	1.116,50	6.191,50	5.075,00	1.116,50	6.191,50
Strokovni nadzor	38.070,00	8.375,40	46.445,40	19.030,00	4.186,60	23.216,60	57.100,00	12.562,00	69.662,00
SKUPAJ	2.040.570,00	448.925,40	2.489.495,40	871.621,20	191.756,66	1.063.377,86	2.912.191,20	640.682,06	3.552.873,26

Občina Slovenska Bistrica bo za pridobitev sofinanciranja kandidirala na Javnem razpisu 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. 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, povezani z gradnjo parkirnih površin niso upravičeni stroški. Strošek strokovnega nadzora smo razdelili na upravičen in neupravičen del po ključu 74 % upravičen del, 26 % neupravičen del, kar ustreza razmerju med preostalimi upravičenimi in neupravičenimi stroški, glede na njihov namen.

Skladno z navedenim je višina upravičenih stroškov po stalnih cenah **2.657.839,85 EUR**, neupravičeni pa so stroški v višini **895.033,41 EUR**.

TABELA 19: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, STALNE CENE (SEPTEMBER 2026)

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Delež upravičenih stroškov (%)
Pripravljalna dela	22.827,00	0,00	22.827,00	100,00
Gradbena dela	597.211,65	0,00	597.211,65	100,00
Obrtniška dela	1.232.669,12	0,00	1.232.669,12	100,00
Zunanja ureditev	0,00	713.712,95	713.712,95	0,00
Strojne inštalacije	117.876,48	0,00	117.876,48	100,00
Elektro inštalacije - objekt	165.719,00	0,00	165.719,00	100,00
Elektro inštalacije - parkirišče	0,00	5.075,00	5.075,00	0,00
Strokovni nadzor	42.254,00	14.846,00	57.100,00	100,00
DDV	479.282,60	161.399,46	640.682,06	74,81
SKUPAJ	2.657.839,85	895.033,41	3.552.873,26	74,81

8.3 Vrednost projekta po tekočih cenah

Stroški projekta po tekočih cenah znašajo **3.576.267,57 EUR z nepovračljivim DDV**. Upravičeni so stroški v višini **2.661.809,09 EUR** po tekočih cenah, neupravičeni pa v višini **914.458,48 EUR** po tekočih cenah.

TABELA 20: VREDNOST PROJEKTA PO TEKOČIH CENAH

	2026			2027			Skupaj		
	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Pripravljalna dela	22.827,00	5.021,94	27.848,94	0,00	0,00	0,00	22.827,00	5.021,94	27.848,94
Gradbena dela	597.211,65	131.386,56	728.598,21	0,00	0,00	0,00	597.211,65	131.386,56	728.598,21
Obrtniška dela	1.098.865,87	241.750,49	1.340.616,36	136.746,92	30.084,32	166.831,24	1.235.612,79	271.834,81	1.507.447,60
Zunanja ureditev	0,00	0,00	0,00	729.414,63	160.471,22	889.885,85	729.414,63	160.471,22	889.885,85
Strojne inštalacije	117.876,48	25.932,83	143.809,31	0,00	0,00	0,00	117.876,48	25.932,83	143.809,31
Elektro inštalacije - objekt	165.719,00	36.458,18	202.177,18	0,00	0,00	0,00	165.719,00	36.458,18	202.177,18
Elektro inštalacije - parkirišče	0,00	0,00	0,00	5.186,65	1.141,06	6.327,71	5.186,65	1.141,06	6.327,71
Strokovni nadzor	38.070,00	8.375,40	46.445,40	19.448,66	4.278,71	23.727,37	57.518,66	12.654,11	70.172,77
SKUPAJ	2.040.570,00	448.925,40	2.489.495,40	890.796,86	195.975,31	1.086.772,17	2.931.366,86	644.900,71	3.576.267,57

TABELA 21: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, TEKOČE CENE

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Delež upravičenih stroškov (%)
Pripravljalna dela	22.827,00	0,00	22.827,00	100,00
Gradbena dela	597.211,65	0,00	597.211,65	100,00
Obrtniška dela	1.235.612,79	0,00	1.235.612,79	100,00
Zunanja ureditev	0,00	729.414,63	729.414,63	0,00
Strojne inštalacije	117.876,48	0,00	117.876,48	100,00
Elektro inštalacije - objekt	165.719,00	0,00	165.719,00	100,00
Elektro inštalacije - parkirišče	0,00	5.186,65	5.186,65	0,00
Strokovni nadzor	42.563,81	14.954,85	57.518,66	100,00
DDV	479.998,36	164.902,35	644.900,71	74,43
SKUPAJ	2.661.809,09	914.458,48	3.576.267,57	74,43

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

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 tovornega 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.

Projekt je zasnovan tako, da v izpolnjuje bistvene zahteve zmanjševanja vplivov na okolje:

- zaščita pred hrupom: Vse predelne stene imajo zvočno izolacijo; zasteklitve stalnih delovnih mest, ki mejijo na javni prostor so troslojne za doseganje boljše zvočne izolativnosti.
- Varčevanje z energijo, ohranjanje toplote in raba obnovljivih virov energije: predvidena je izvedba prezračevanja stavbe preko prezračevalne naprave (rekuperacija); objekti so ustrezno toplotno izolirani.

- Trajnostna raba naravnih virov: Uporabljeni bodo materiali z dolgo življenjsko dobo, visoko možnostjo recikliranja. Pri načrtovanju so upoštevani elementi za zmanjševanje svetlobnega, zvočnega in toplotnega vpliva na okolje.

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

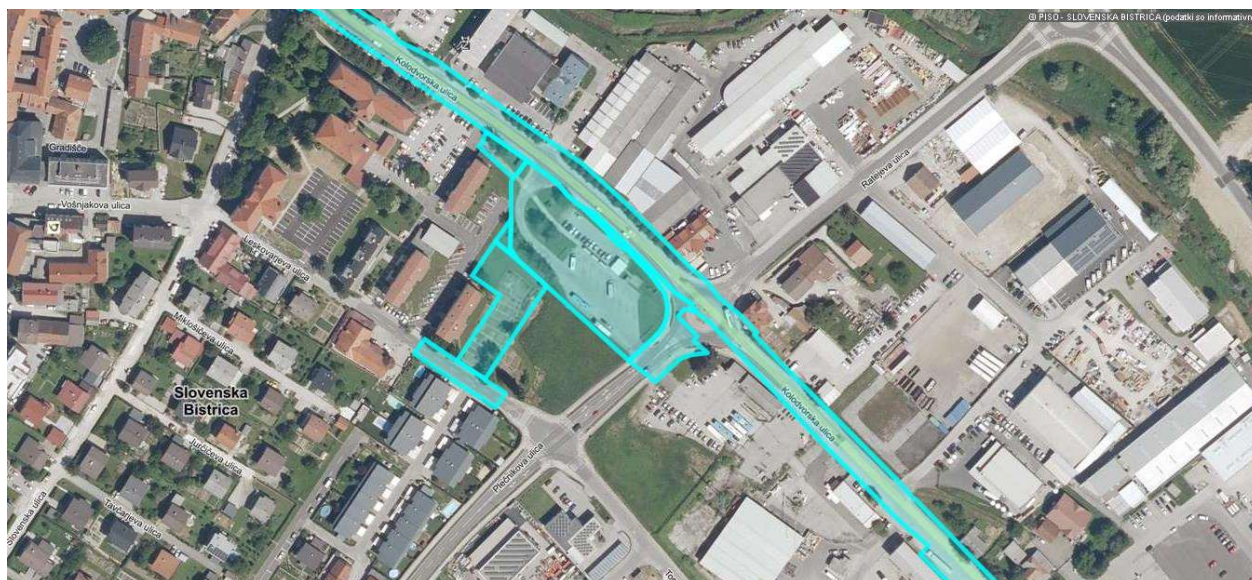
Investicija se bo izvajala v podravski regiji, občini Slovenska Bistrica, v naselju Slovenska Bistrica. Lokacija se nahaja na parc. št. 1385/16, 1385/17, 1392/14, 1385/9, 1385/8, 1660/178 in 2501/1, vse k.o. Slovenska Bistrica. Vsa zemljišča so v lasti investitorja.

Na obravnavanih zemljiščih je dovoljena namembnost avtobusnega postajališča (osrednja območja centralnih dejavnosti). Projekt predstavlja nadaljevanje že obstoječe dejavnosti na območju.

Na obravnavani lokaciji je trenutno urejeno avtobusno postajališče s tipskimi nadstrešnicami, in pisarniškim kontejnerjem. Urejeni so tudi peroni in asfaltirane površine, ki so dotrajane. Na območju predvidenega parkirišča na jugu obravnavanega območja so trenutno vrtilčki, ki jih uporabljajo stanovalci sosednjih blokov.

Po obodnih ulicah (Kolodvorska ulica in Plečnikova ulica) avtobusnega postajališča je vzpostavljena cona z omejitvijo hitrosti 30 km/h.

SLIKA 11: PRIKAZ LOKACIJE



Vir: Prostorski informacijski sistem občin, 2026.

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. Izvedbena dela se bodo predvidoma začela v septembru 2026 in bodo trajala do konca februarja 2027. Zaključek aktivnosti je predviden do konca aprila 2027.

TABELA 22: ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
PRIPRAVLJALNA DELA		
Izdelava in potrditev investicijske dokumentacije	05/2025	06/2026
Izdelava projektne dokumentacije	11/2022	07/2025
Pridobitev gradbenega dovoljenja	01/2023	04/2024
Izvedba javnega naročila	06/2026	08/2026
Podpis pogodbe z izbranim izvajalcem	09/2026	09/2026
IZVEDBENA DELA		
Izvedba GOI del	09/2026	02/2027
Zaključek		04/2027

11.2 Organizacija vodenja projekta

Za izvedbo projekta ni predvidena posebna organizacija, prav tako niso predvidene dodatne zaposlitve za potrebe izvajanja projekta. Vodenje projekta je predvideno v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti investitorja. V ta namen je bila vzpostavljena projektna skupina, naloge in zadolžitve pa so članom projektne skupine dodeljene glede na njihove izkušnje in strokovno znanje. Vsi člani projektne skupine imajo ustrezno znanje na področju priprave in izvajanja občinskih investicij, spremljanja njihovega napredka in poročanja sofinancerjem in sodelovanja z državnimi institucijami.

V izvajanje projekta so organizacijsko vključeni naslednji nosilci nalog:

Ime in priimek	Delovno mesto	Naloga
Dr. Ivan Žagar	Občina Slovenska Bistrica, župan	Odgovorna oseba investitorja
Branko Žnidar	Občina Slovenska Bistrica, direktor občinske uprave	Vodenje in koordinacija, nadzor nad izvajanjem projekta z vidika stroškov, rokov in uporabe virov
Lidija Razboršek Šlamberger	Občina Slovenska Bistrica, višja svetovalka za prostorsko planiranje	Skrbnik projekta – pridobivanje tehnične dokumentacije, priprava javnih naročil, spremljanje izvajanja, priprava poročil in zahtevkov, informiranje in obveščanje javnosti.
Sandra Justinek	Občina Slovenska Bistrica, višja svetovalka za pravne in kadrovske zadeve	Pravne zadeve

Mojca Teran	Občina Slovenska Bistrica, vodja oddelka za finance	Finančno spremljanje, pomoč pri pripravi finančnih poročil in zahtevkov
--------------------	-----------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

Naloge projektne skupine vključujejo:

- pridobivanje in usklajevanje projektne in investicijske dokumentacije;
- vodenje postopkov javnega naročanja;
- usklajevanje dela z izbranimi izvajalci ter;
- usklajevanje komunikacije z vsemi deležniki projekta;
- spremljanje in nadzor nad izvajanjem aktivnosti;
- ugotavljanje morebitnih odstopanj od plana tehnične izvedbe, njihovih razlogov in iskanje možnih rešitev;
- priprava poročil in oddaja zahtevkov sofinancerju;
- sodelovanje pri pregledu in primopredaji ob zaključku del.

11.3 Analiza izvedljivosti

Upravna zmogljivost:

Investitor, Občinska uprava Občine Slovenska Bistrica ima strokovno usposobljen kader, ki že ima številne izkušnje pri pripravi in vodenju podobnih projektov in bo spremljal izvedbo investicije. Pri pripravi projektne in investicijske dokumentacije, nadzoru izvajanja GOI del, pripravi dokumentacije za tehnični pregled in končni prevzem bo Občina vključila tudi zunanje strokovne sodelavce.

V izvedbo projekta se vključijo notranje organizacijske enote, formirane znotraj Občinske uprave Občine Slovenska Bistrica in sicer Oddelek za okolje in prostor, Oddelek za finance, Pravna služba občine.

V okviru Oddelka za okolje in prostor se vodijo postopki izdelave ustrezne projektne in investicijske dokumentacije projekta, pridobitev ustreznih soglasij, mnenj, dovoljenj. Izvaja se postopek javnega naročanja za posamezne storitve (od projektiranja do izgradnje) ter sama realizacija projekta (koordinacija izvedbe, pregled nad izvedbo,...).

Pravna služba Občine izvaja postopke povezane s premoženjsko pravnimi zadevami, skrbi za pravilno vodenje postopkov javnega naročanja, sodelovanja na obravnava, itd...

Oddelek za finance vodi finančni del projekta (od vključevanja projekta v proračunu občine in vseh spremljajočih dokumentih, finančni pregled nad investicijo, izvajanje plačil izvajalcem,...).

Občina je neposredni proračunski uporabnik, zato pri izvajanju svojih nalog zavezana spoštovati pozitivno zakonodajo in podzakonskimi predpisi. Tako je pri izbiri posameznih izvajalcev dolžna spoštovati in izvajati postopke naročanja na podlagi Zakona o javnem naročanju. Na osnovi slednjega se bodo izbirali izvajalci posameznih aktivnosti v okviru predmetnega projekta.

Pravna zmogljivost:

Občina Slovenska Bistrica je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena z Zakonom o ustanovitvi občin ter o določitvi njihovih območij (Uradni list RS, št. 108/06 z dopolnitvami).

Občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena, ki so določene s Statutom občine ali so določene z zakonom. Za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev opravlja zlasti naslednje naloge iz 21. člena Zakona o lokalni samoupravi, ki so še posebej pomembne za izvedbo projekta:

- načrtuje prostorski razvoj, v skladu z zakonom opravlja naloge na področju posegov v prostor in graditve objektov ter zagotavlja javno službo gospodarjenja s stavbnimi zemljišči;
- omogoča pogoje za gospodarski razvoj občine in v skladu z zakonom opravlja naloge s področja gostinstva, turizma in kmetijstva;
- skrbi za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravlja druge dejavnosti varstva okolja;
- ureja in vzdržuje vodovodne in energetske komunalne objekte;
- gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine v skladu z zakonom ureja promet v občini ter opravlja naloge občinskega redarstva;
- ureja druge lokalne zadeve javnega pomena.

Organi občine odločajo v upravnem postopku o pravicah in dolžnostih posameznikov in pravnih oseb, ter o njihovih pravnih koristih v upravnih zadevah iz lastne pristojnosti in iz prenesene državne pristojnosti in sicer s posamičnimi akti, tj. odločbami in sklepi. O upravnih zadevah iz občinske pristojnosti odloča na prvi stopnji občinska uprava, o pritožbah odloča na drugi stopnji župan, če ni za posamezne primere z zakonom drugače določeno. O pritožbah zoper posamične akte, izdane v upravnih zadevah iz prenesene državne pristojnosti, odloča državni organ, ki ga določi zakon. O zakonitosti dokončnih posamičnih aktov občinskih organov odloča v upravnem sporu pristojno sodišče. V kolikor bi se pri projektu srečali s potrebami po pravnem znanju, občina zaposluje zadosten strokovni kader s pravnega področja. V kolikor se izkaže potreba, občina angažira tudi zunanje pravne strokovnjake.

Finančna zmogljivost:

Projekt je uvrščen v načrt razvojnih programov Občine Slovenska Bistrica in zanj so zagotovljeni viri financiranja. Občina vodi projekt pod proračunsko postavko 9.39.1. in 9.39.2. Pri pripravi predloga občinskega proračuna in finančnih načrtov neposrednih in posrednih uporabnikov občin upošteva smernice in določila naslednjih predpisov:

- Zakon o javnih financah,
- Zakon o fiskalnem pravilu,
- Uredba o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti, ki se na podlagi 45. člena Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo

predloga državnega proračuna uporablja za pripravo proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti,

- Odredba o funkcionalni klasifikaciji javnofinančnih izdatkov,
- Pravilnik o programski klasifikaciji izdatkov občinskih proračunov,
- Navodilo o pripravi finančnih načrtov posrednih uporabnikov državnega in občinskih proračunov.

Pri pripravi proračuna je potrebno upoštevati tudi podzakonske predpise Zakona o računovodstvu, in sicer Pravilnik o enotnem kontnem načrtu za proračun, proračunske uporabnike in druge osebe javnega prava, v delu proračuna, ki se nanaša na pripravo načrta razvojnih programov pa mora občina upoštevati Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ in Zakon o spremljanju državnih pomoči. Vsi izdatki in prejemki občine morajo biti zajeti v občinskem proračunu občine, ki ga sprejme občinski svet na predlog župana. Občina se lahko zadolžuje v skladu z zakonom, ki ureja javne finance. Pravila in omejitve glede zadolževanj občine, ureja Zakon o financiranju občin ZFO-1.

Občina Slovenska Bistrica je sposobna finančno izpeljati predmetno investicijo, za kar ima v proračunu že zagotovljena ustrezna finančna sredstva.

Predvideno je, da se bo projekt sofinanciral z nepovratnimi sredstvi Kohezijskega sklada v višini do 80 % upravičenih stroškov, pri čemer 85 % teh sredstev predstavlja podpora Unije, 15 % pa predstavlja nacionalni prispevek iz državnega proračuna. Preostala sredstva so lastna sredstva Občine Slovenska Bistrica in so načrtovana v proračunu za leti 2026 in 2027. S tem je finančna konstrukcija zaprta.

Časovni načrt je realno izvedljiv.

Projekt je stroškovno učinkovit v skladu z opredelitvijo iz Uredbe (EU) 2021/1060 in zagotavlja najboljše razmerje med stroški za njegovo izvedbo, izvedenimi deli in doseganjem ciljev .

12 NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

Občina Slovenska Bistrica bo za pridobitev sofinanciranja kandidirala na Javnem razpisu 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. 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.

Strošek strokovnega nadzora smo razdelili na upravičen in neupravičen del po ključu 74 % upravičen del, 26 % neupravičen del, kar ustreza razmerju med preostalimi upravičenimi in neupravičenimi stroški, glede na njihov namen.

Stroški, povezani z gradnjo parkirnih površin niso upravičeni stroški.

Skladno z navedenim je višina upravičenih stroškov **2.661.809,09 EUR po tekočih cenah**, neupravičeni pa so stroški v višini **914.458,48 EUR**.

TABELA 23: UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, TEKOČE CENE

	Upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	Skupaj	Delež upravičenih stroškov (%)
Pripravljalna dela	22.827,00	0,00	22.827,00	100,00
Gradbena dela	597.211,65	0,00	597.211,65	100,00
Obrtniška dela	1.235.612,79	0,00	1.235.612,79	100,00
Zunanja ureditev	0,00	729.414,63	729.414,63	0,00
Strojne inštalacije	117.876,48	0,00	117.876,48	100,00
Elektro inštalacije - objekt	165.719,00	0,00	165.719,00	100,00
Elektro inštalacije - parkirišče	0,00	5.186,65	5.186,65	0,00
Strokovni nadzor	42.563,81	14.954,85	57.518,66	100,00
DDV	479.998,36	164.902,35	644.900,71	74,43
SKUPAJ	2.661.809,09	914.458,48	3.576.267,57	74,43

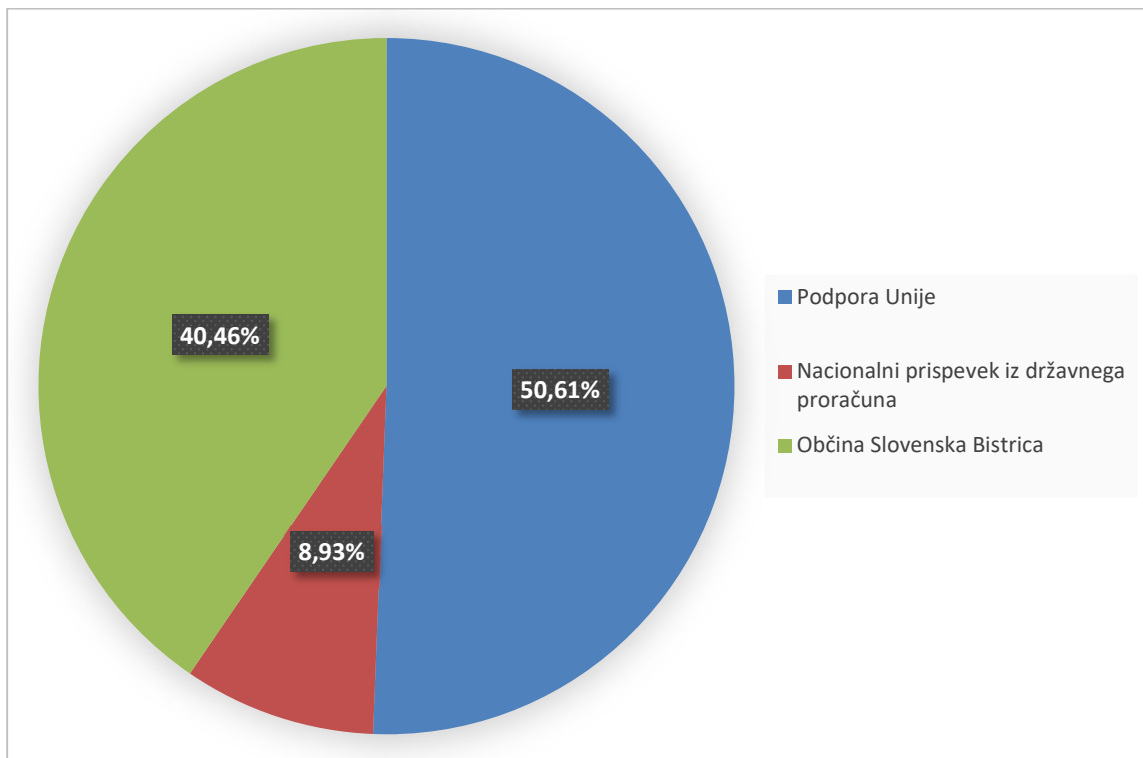
Predvideno je financiranje z nepovratnimi sredstvi v deležu 80 % upravičenih stroškov projekta, kar znaša 2.129.447,27 EUR, od tega predstavlja 1.810.030,18 EUR podporo Unije, 319.417,09 EUR pa nacionalni prispevek iz državnega proračuna. Preostanek v višini 1.446.820,30 EUR predstavljajo lastna sredstva Občine Slovenska Bistrica, ki jih investitor zagotavlja v proračunu za leti 2026 in 2027.

Izvajanje projekta je predvideno v letih 2026 in 2027, aktivnosti pa se bodo zaključile najkasneje do 28. 2. 2027. Financiranje je razdeljeno na leti 2026 in 2027, skladno z načrtovanim terminskim planom.

TABELA 24: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE

Vir financiranja	2026		2027		Skupaj		Delež
	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	
Podpora Unije	1.692.856,87	0,00	117.173,31	0,00	1.810.030,18	0,00	50,61%
Nacionalni prispevek iz državnega proračuna	298.739,45	0,00	20.677,64	0,00	319.417,09	0,00	8,93%
Občina Slovenska Bistrica	497.899,08	0,00	34.462,74	914.458,48	532.361,82	914.458,48	40,46%
SKUPAJ	2.489.495,40	0,00	172.313,69	914.458,48	2.661.809,09	914.458,48	100,00%

SLIKA 12: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE



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

13.1 Osnovne predpostavke za izdelavo finančne analize kot del analize stroškov in koristi

Finančna analiza projekta je izvedena z uporabo metode diskontiranega denarnega toka, in sicer na podlagi primerjave pričakovanih rezultatov poslovanja v scenariju »z investicijo« ter v ničelnem scenariju »brez investicije« (inkrementalna metoda). Pri tem so upoštevane zgolj finančne posledice, ki jih neposredno povzroči izvedba projekta, razlika med obema scenarijema pa predstavlja osnovo za oceno upravičenosti investicije.

Analiza temelji na predpostavkah, določenih v Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16) ter na metodoloških usmeritvah Evropske komisije. Pri tem so uporabljene smernice iz naslednjih referenčnih dokumentov:

- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – Economic appraisal tool for cohesion policy 2014–2020, Evropska komisija, december 2014,
- Economic Appraisal Vademecum 2021–2027: General Principles and Sector Applications, Evropska komisija, september 2021.

Pri pripravi finančne analize kot sestavnega dela CBA so upoštevane tudi usmeritve iz priročnika Economic Appraisal Vademecum 2021–2027, ki priporoča uporabo Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects kot osnovnega pripomočka pri pripravi celovitih analiz stroškov in koristi za večje infrastrukturne projekte. Zato je pri pripravi analiz tega projekta smiselno uporabljena struktura, terminologija in metodologija iz navedenega vodnika.

Ugotavlja se finančna donosnost projekta, katero se presodi na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti in finančne interne stopnje donosnosti investicije. Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške investicije, ne glede na to, kako so ti financirani.

Pri finančni analizi so upoštevane naslednje predpostavke:

- Ekonomsko dobo projekta smo določili v trajanju 30 let, ki se priporoča za projekte na področju cestne infrastrukture, skladno s priporočili in metodologijo dokumenta Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects - Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020;
- Denarni tok v okviru finančne analize je prikazan od leta 2026 kot leto nastanka prvega stroška, do leta 2056 ki je 30. leto ekonomske dobe projekta;
- Uporabljena je diskontna stopnja 4%, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.
- V prikazu denarnega toka so upoštevane vrednosti v stalnih cenah z nepovračljivim DDV, ker je le ta strošek projekta. Upošteva se investicijska vrednost projekta z DDV brez nepredvidenih del;

- Finančna analiza je pripravljena z vidika projekta z uporabo inkrementalne metode;
- 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 Stroški in prihodki investicijskega projekta

Stroške in prihodke investicijskega projekta predstavljajo:

- Stroški vzpostavitve investicije;
- Stroški po vzpostavitvi – stroški, potrebni za delovanje in prihodki kot posledica obratovanja;
- Preostanek vrednosti investicije po izteku referenčnega ekonomskega obdobja.

1. STROŠKI VZPOSTAVITVE

Stroški vzpostavitve investicije so bili podrobneje prikazani v poglavju 8 – Ocena vrednosti projekta po stalnih in tekočih cenah. Investicijska vrednost za finančno analizo znaša 3.552.873,26 EUR (stalne cene z DDV).

2. STROŠKI PO VZPOSTAVITVI

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 približno 40.080,00 EUR letno. (1.670 m² x 2 EUR/mesec x 12 m).

3. PRIHODKI

Iz naslova investicije se pričakuje prihodek od oddaje novih prostorov v najem izvajalcu potniškega prometa. Upoštevana je cena najema 6 EUR/m² (za notranje prostore) skladno z občinskim odlokom. Ocenjeni prihodki znašajo 22.536 EUR letno (313 m² x 6 x 12).

13.3 Finančni tok investicije

TABELA 25: FINANČNI TOK INVESTICIJE

Leto	NEDISKONTIRANE VREDNOSTI					DISKONTIRANE VREDNOSTI				
	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostanek vrednosti	Neto denarni tok
2026	2.489.495,40				-2.489.495,40	2.489.495,40				-2.489.495,40
2027	1.063.377,86	27.200,00	15.024,00		-1.075.553,86	1.022.478,71	26.153,85	14.446,15		-1.034.186,40
2028		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		37.721,89	20.835,80		-16.886,09
2029		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		36.271,05	20.034,42		-16.236,63
2030		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		34.876,01	19.263,87		-15.612,14
2031		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		33.534,63	18.522,95		-15.011,68
2032		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		32.244,83	17.810,53		-14.434,30

2033		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		31.004,65	17.125,51		-13.879,14	
2034		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		29.812,16	16.466,83		-13.345,33	
2035		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		28.665,54	15.833,49		-12.832,04	
2036		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		27.563,02	15.224,51		-12.338,50	
2037		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		26.502,90	14.638,96		-11.863,95	
2038		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		25.483,56	14.075,92		-11.407,64	
2039		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		24.503,42	13.534,54		-10.968,89	
2040		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		23.560,98	13.013,98		-10.547,00	
2041		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		22.654,79	12.513,44		-10.141,35	
2042		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		21.783,45	12.032,15		-9.751,30	
2043		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		20.945,63	11.569,38		-9.376,25	
2044		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		20.140,03	11.124,40		-9.015,62	
2045		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		19.365,41	10.696,54		-8.668,87	
2046		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		18.620,59	10.285,14		-8.335,45	
2047		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		17.904,41	9.889,55		-8.014,86	
2048		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		17.215,78	9.509,19		-7.706,59	
2049		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		16.553,63	9.143,45		-7.410,19	
2050		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		15.916,96	8.791,78		-7.125,18	
2051		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		15.304,77	8.453,63		-6.851,13	
2052		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		14.716,12	8.128,49		-6.587,63	
2053		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		14.150,12	7.815,86		-6.334,26	
2054		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		13.605,88	7.515,25		-6.090,63	
2055		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		13.082,58	7.226,20		-5.856,38	
2056		40.800,00	22.536,00		-18.264,00		12.579,40	6.948,27		-5.631,13	
		3.552.873,26	1.210.400,00	668.568,00	0,00	-4.094.705,26	3.511.974,11	692.438,04	382.470,19	0,00	-3.821.941,96

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 26: IZRAČUN FINANČNE VRZELI

	V EUR
Skupni investicijski stroški	3.552.873,26
Od tega upravičeni stroški (EC)	2.661.809,09
Diskontirani inv. stroški (DIC)	3.511.974,11
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-309.967,85

		DNR>0		DNR<0
1 a	Upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR):	3.821.941,96		3.821.941,96
1 b	Finančna vrzel (R=EE/DIC):	108,83	%	100,00
2	Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R):	2.317.477,47		2.129.447,27
3 a	Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa):	85	%	85
3 b	Izračun najvišjega zneska EU (DA*Crpa):	1.969.855,85		1.810.030,18
4a	Najvišja stopnja financiranja SLO	15	%	15
4b	Izračun najvišjega zneska SLO	347.621,62		319.417,09

Obrazložitev:

- 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 2.129.447,27 EUR, od tega je podpora Unije 1.810.030,18 EUR, prispevek iz proračuna Republike Slovenije pa 319.417,09 EUR.

13.5 Finančni kazalniki donosnosti 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 27: FINANČNI KAZALNIKI DONOSNOSTI INVESTICIJE

Postavka	Vrednost
Finančna interna stopnja donosnosti	Neizračunljiva
Finančna neto sedanja vrednost	-3.821.941,96 EUR
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,09
Razmerje koristi / stroški	0,09
Doba vračanja naložbe	Se ne povrne

Finančna neto sedanja vrednost je pri 4% diskontni stopnji negativna in znaša –3.821.941,96 EUR, kar pomeni, da investicijski projekt v obravnavanem 30 letnem obdobju ne prinaša pozitivnega finančnega donosa.

Interna stopnja donosnosti predstavlja diskontno stopnjo, pri kateri je sedanja vrednost donosov enaka sedanji vrednosti investicijskih stroškov. Absolutna vrednost je dosežena, ko je neto sedanja vrednost večja od 0. Obravnavana investicija izkazuje negativno finančno interno stopnjo donosa, kar je povsem 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 prometne 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 (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.

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

- uporabi se 4% splošna diskontna stopnja;
- 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 $0,8 \cdot 0,4 \cdot 0,82 = 0,2624$. 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 pripravljene 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 v občini Slovenska Bistrica (2025) = 11.653

Indeks delovne migracije = 56,8

Število delovnih migrantov = 6.618

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 = 14.000

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

Število opravljenih km z osebnim vozilom za poslovne namene = 2.800

Povprečna poraba = 6l/100 km

Cena goriva = 1,7 €/l

Prihranek na vozilo = 285,6 €

Družbenoekonomski strošek prometne nesreče²: - brez poškodbe = 8.480 €

- lažja telesna poškodba = 58.536

- huda telesna poškodba = 591.484

Zunanji stroški prometa³: - 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 28: IZRAČUN EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA NA LETNI RAVNI

Korist	Vrednost enote (€)	Število enot	Skupna vrednost (€)
Zmanjšanje obratovalnih stroškov za osebna vozila	285,6	275	78.540
Zmanjšanje števila prometnih nesreč:			
- Brez poškodbe	8.480	3	25.440
- Lažja telesna poškodba	58.536	2	117.072
Zmanjšanje zunanjih stroškov prometa	0,0933	770.000 (275 x 2.800)	71.841
Skupaj			292.893

14.3 Ekonomski tok projekta

TABELA 29: EKONOMSKI TOK INVESTICIJE

Leto	NEDISKONTIRANE VREDNOSTI					DISKONTIRANE VREDNOSTI				
	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok
2026	1.755.094,26				-1.755.094,26	1.755.094,26				-1.755.094,26
2027	749.681,39	15.166,72	307.917,00		-456.931,11	720.847,49	14.583,38	296.074,04		-439.356,84
2028		22.750,08	315.429,00		292.678,92		21.033,73	291.631,84		270.598,11
2029		22.750,08	315.429,00		292.678,92		20.224,74	280.415,23		260.190,49
2030		22.750,08	315.429,00		292.678,92		19.446,86	269.630,03		250.183,17
2031		22.750,08	315.429,00		292.678,92		18.698,91	259.259,65		240.560,74
2032		22.750,08	315.429,00		292.678,92		17.979,72	249.288,12		231.308,40
2033		22.750,08	315.429,00		292.678,92		17.288,19	239.700,12		222.411,92
2034		22.750,08	315.429,00		292.678,92		16.623,26	230.480,88		213.857,62
2035		22.750,08	315.429,00		292.678,92		15.983,90	221.616,23		205.632,33
2036		22.750,08	315.429,00		292.678,92		15.369,14	213.092,53		197.723,39
2037		22.750,08	315.429,00		292.678,92		14.778,02	204.896,66		190.118,65
2038		22.750,08	315.429,00		292.678,92		14.209,63	197.016,02		182.806,39
2039		22.750,08	315.429,00		292.678,92		13.663,11	189.438,48		175.775,37
2040		22.750,08	315.429,00		292.678,92		13.137,60	182.152,39		169.014,78

² 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-stroskov-prometnih-nesrec/>

³ Zunanji stroški prometa (Agencija RS za okolje, 2023), dostopno na: https://eionet.arslo.gov.si/sites/default/files/2024-12/ARSO_zunanji-stroski-prometa-SLO%20%281%29_Zadnja10122024.pdf

2041		22.750,08	315.429,00		292.678,92		12.632,31	175.146,53		162.514,21
2042		22.750,08	315.429,00		292.678,92		12.146,45	168.410,12		156.263,67
2043		22.750,08	315.429,00		292.678,92		11.679,28	161.932,81		150.253,53
2044		22.750,08	315.429,00		292.678,92		11.230,08	155.704,62		144.474,55
2045		22.750,08	315.429,00		292.678,92		10.798,15	149.715,99		138.917,83
2046		22.750,08	315.429,00		292.678,92		10.382,84	143.957,68		133.574,84
2047		22.750,08	315.429,00		292.678,92		9.983,50	138.420,84		128.437,34
2048		22.750,08	315.429,00		292.678,92		9.599,52	133.096,97		123.497,45
2049		22.750,08	315.429,00		292.678,92		9.230,31	127.977,85		118.747,55
2050		22.750,08	315.429,00		292.678,92		8.875,29	123.055,63		114.180,33
2051		22.750,08	315.429,00		292.678,92		8.533,94	118.322,72		109.788,78
2052		22.750,08	315.429,00		292.678,92		8.205,71	113.771,84		105.566,14
2053		22.750,08	315.429,00		292.678,92		7.890,10	109.396,00		101.505,90
2054		22.750,08	315.429,00		292.678,92		7.586,64	105.188,47		97.601,83
2055		22.750,08	315.429,00		292.678,92		7.294,85	101.142,76		93.847,91
2056		22.750,08	315.429,00		292.678,92		7.014,27	97.252,65		90.238,37
	2.504.775,65	674.919,04	9.455.358,00	0,00	6.275.663,31	2.475.941,75	386.103,45	5.447.185,70	0,00	2.585.140,50

14.3 Ekonomska merila investicije

TABELA 30: EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE

Postavka	Vrednost
Ekonomska interna stopnja donosnosti	11,61 %
Ekonomska neto sedanja vrednost	2.585.140,50 EUR
Ekonomska relativna neto sedanja vrednost	1,044
Razmerje koristi / stroški	1,9
Doba vračanja naložbe	11,54 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 1,9, kar pomeni, da vsota diskontiranih koristi projekta za 90 % presega vsoto diskontiranih stroškov. Stroški investicije so torej nižji od njenih ekonomskih koristi. Doba vračanja investicije je 11,54 let in se pokrije z letnimi donosi v letu 2037, natančneje v juliju 2037.

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

Namen analize občutljivosti je ugotavljanje sprememb višine investicijskih stroškov in koristi na višino neto sedanje vrednosti in na višino interne stopnje donosnosti investicije.

Opazovane spremenljivke, ki jih bomo uporabili pri izračunu neto sedanje vrednosti projekta, so:

- Sprememba prihodkov oz. koristi,
- Sprememba operativnih stroškov,
- Sprememba investicijske vrednosti.

Analizirali smo vpliv spremenljivk za interval med -1 % in +1 %. Kot kritično spremenljivko opredelimo tisto, katere 1% sprememba povzroči več kot 5% spremembo ekonomske neto sedanje vrednosti in spremembo ekonomske stopnje donosa za več kot 1 odstotno točko.

TABELA 31: SPREMEMBE KLJUČNIH SPREMENLJIVK

Finančni kazalniki	FNSV	Indeks	% odmika od osnove	FIRR	Indeks	% odmika od osnove
Osnovni izračun	-3.821.941,96	100,00	0,00	neizračunljiva	100,00	0,00
Povečanje investicijskih stroškov (+1%)	-3.857.061,70	100,92	0,92	neizračunljiva	/	/
Zmanjšanje investicijskih stroškov (-1%)	-3.786.822,22	99,08	-0,92	neizračunljiva	/	/
Povečanje operativnih stroškov (+1%)	-3.828.866,34	100,18	0,18	neizračunljiva	/	/
Zmanjšanje operativnih stroškov (-1%)	-3.815.017,58	99,82	-0,18	neizračunljiva	/	/
Povečanje koristi (+1%)	-3.821.941,96	100,00	0,00	neizračunljiva	/	/
Zmanjšanje koristi (-1%)	-3.821.941,96	100,00	0,00	neizračunljiva	/	/
Ekonomski kazalniki	ENSV	Indeks	% odmika od osnove	EIRR	Indeks	% odmika od osnove
Osnovni izračun	2.585.140,50	100,00	0,00	11,614	100,00	0,00
Povečanje investicijskih stroškov (+1%)	2.560.381,08	99,04	-0,96	11,479	98,84	-1,16
Zmanjšanje investicijskih stroškov (-1%)	2.609.899,92	100,96	0,96	11,752	101,19	1,19
Povečanje operativnih stroškov (+1%)	2.581.279,46	99,85	-0,15	11,604	99,91	-0,09
Zmanjšanje operativnih stroškov (-1%)	2.589.001,53	100,15	0,15	11,625	100,09	0,09
Povečanje koristi (+1%)	2.635.787,65	101,96	1,96	11,751	101,18	1,18
Zmanjšanje koristi (-1%)	2.534.493,34	98,04	-1,96	1147,80%	98,83	-1,17

Iz tabele je razvidno, da ima največji vpliv na spremembo ekonomske neto sedanje vrednosti sprememba koristi projekta, vendar ta ne povzroči, da bi se ekonomska neto sedanja vrednost povečala ali zmanjšala za več kot 5 %, zaradi česar spremenljivka ni kritična.

Pri opazovanju vpliva sprememb na ekonomsko stopnjo donosa ugotovimo, da največjo spremembo povzročita sprememba investicijskih stroškov in sprememba koristi projekta, pri čemer je mogoče ugotoviti, da v primeru vseh opazovanih sprememb ekonomska neto sedanja vrednost ostaja pozitivna, ekonomska interna stopnja donosnosti pa presega ekonomsko diskontno stopnjo 4 %. Zaradi tega nobene od spremenljivk ne smatramo kot kritične.

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	<p>Gre predvsem za tveganje, povezano s kakovostjo in pravočasnostjo pridobivanja projektne in investicijske dokumentacije, dokumentacije s področja varstva okolja, prostorskih aktov, tehnične dokumentacije ipd.</p> <p>Ukrepi za zmanjšanje tveganj:</p> <p>Izbira zanesljivih izdelovalcev investicijske in projektne dokumentacije, sprotno spremljanje rokov za izdelavo in potrditev dokumentacije, pregled pripravljene dokumentacije, sprotno preverjanje izpolnjevanja pogojev in rokov za prijavo investicije na javni razpis za sofinanciranje.</p>	Nizko tveganje
2.	Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	<p>Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: neusklajenost projekta s cilji in strategijo investitorja, neusklajenost projekta z državnimi strategijami in z veljavno zakonodajo ipd.</p> <p>Projekt je usklajen z lokalnimi, regionalnimi, državnimi in EU strateškimi dokumenti in politikami ter področno zakonodajo.</p>	Nizko tveganje
3.	Splošna tveganja	<p>Tukaj gre predvsem za tveganja, ki bi podaljšala pripravo projekta, zaradi česar bi to zamaknilo njegovo izvedbo ali povzročilo njegov zastoj.</p> <p>Prav tako gre za tveganja, povezana z odklonilnim javnim mnenjem, ki bi nasprotovalo realizaciji investicije.</p> <p>Ukrepi za zmanjšanje tveganj:</p> <p>V izogib podaljšanju časovnih rokov bo 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.</p>	Nizko tveganje

		<p>Pričetek izvajanja investicije je povezan z odobritvijo sofinanciranja, zato se lahko v primeru, da sredstva ne bodo odobrena, začetek del nekoliko zamakne.</p> <p>Tako v času priprave dokumentacije, kot tudi v fazi izvajanja bo investitor vključeval javnost, jo informiral glede izvedbe projekta ter upošteval priporočila.</p>	
TVEGANJA V IZVEDBENI FAZI			
4.	Vodenje projekta	<p>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.</p> <p>Ukrepi za zmanjšanje tveganj:</p> <p>Občina je v preteklosti že izvedla več projektov s področja gradnje in rekonstrukcije objektov. 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 zagotovilo izvedbo postopka v najkrajšem možnem času in s konkretnimi rezultati.</p>	Nizko tveganje
5.	Kakovost in pravočasnost izvedbe	<p>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.</p> <p>Ukrepi za zmanjšanje tveganj:</p> <p>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.</p>	Nizko tveganje

Ugotovitev: Ocenjujemo, da verjetnost tveganj ne ogroža odločitve o nadaljevanju izvajanja projektnih aktivnosti. Prav tako bo Občina Slovenska Bistrica upoštevala vse ukrepe za zmanjšanje oz. odpravo tveganj. Zaključimo lahko, da projekt z vidika izvedljivosti in obratovanja ter doseganja družbeno-ekonomskih učinkov ne predstavlja visokega tveganja.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Investicijski program je obravnaval varianto »z investicijo«, ki se je izkazala kot optimalna rešitev tako iz vsebinskega kot tudi ekonomskega vidika.

Finančna analiza je izkazala negativna finančna merila, kar je ob upoštevanju stroškov izgradnje predmetne infrastrukture tudi pričakovano, ekonomska analiza pa izkazuje pozitivne družbeno-ekonomske koristi, ki jih investicija omogoča v okolju in tako upravičuje vlaganja javnih sredstev v izvedbo. 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 prevozov. 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.

Investitorju se predlaga, da investicijo izvede skladno z opredeljenim obsegom, časovnico in dinamiko financiranja, kot izhaja iz predmetne novelacije investicijskega programa.