



**Občina Slovenska Bistrica**

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

Občinski svet

---

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

### **Gradivo za 12.a) točko dnevnega reda**

**ZADEVA:** Predinvesticijska zasnova (PIZ) 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: 09.06.2026

Občina Slovenska Bistrica

Občinski svet

**ZADEVA: Predinvesticijska zasnova (PIZ) 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.

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).

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 <sup>6</sup> predvideno zaprto čakalnico za najmanj 15 oseb. Postaje morajo biti prilagojene invalidom skladno z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI) <sup>7</sup> .
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 <sup>8</sup> .
Oprema avtobusnega postajališča	Avtobusno postajališče mora imeti predvideno: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nadstrešnico s sedišči za vsaj 3 osebe in osvetlitvijo;</li> <li>- koš za smeti;</li> <li>- talne oznake za slepe in slabovidne v skladu z 10. členom Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov<sup>9</sup>;</li> <li>- vozni red.</li> </ul>
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.

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. Skladno z določili 6. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, je potrebno za investicijo nad 2.500.000,00 EUR izdelati tudi Predinvesticijsko zasnovo (PIZ).

PIZ obravnava dve varianti izvedbe investicije, in sicer varianto brez investicije in varianto z investicijo.

Varianta »z investicijo« je izbrana kot optimalna varianta, ki bo omogočila trajnostni infrastrukturni razvoj občine skladno z zastavljenimi cilji.

Investitor ocenjuje, da bi varianta »brez« investicije predstavljala 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.

Raba javnega potniškega prometa je v naši občini namreč na zelo nizki ravni in od porušnja stare avtobusne postaje še precej bolj upada. Projekcije prometnega modela v Slovenski Bistrici v prihodnosti napovedujejo neobvladljive količine prometa v mestu (CPS občine Slovenska Bistrica). Ključna naloga lokalne skupnosti na področju načrtovanja prometa je zato celosten pristop, ki bo odgovarjal na lokalne izzive na področju prometa in mobilnosti ter obenem prispeval k trajnostnemu razvoju in ključnim razvojnim potencialom. Izbira trajnostnih načinov mobilnosti je eden od pomembnih 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.

Vrednost investicije 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 se je uporabil podatek o predvideni inflaciji v skladu s Pomladansko napovedjo gospodarskih gibanj 2026, ki jo je izdelal UMAR; za stroške v letu 2027 pa se je upoštevalo povprečno inflacijsko stopnjo 2,2 %.

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 sofinanciranje stroškov investicije z nepovratnimi sredstvi evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada, načrtovanih v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, 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 omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

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.

Višina sofinanciranja znaša največ do 80 % priznanih 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.

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 Predinvesticijsko zasnovo (PIZ) »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:**

- PIZ »Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici«



# UREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA S PARKIRIŠČEM V SLOVENSKI BISTRICI

Predinvesticijska zasnova



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).

<b>NAZIV PROJEKTA:</b>	<b>UREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA S PARKIRIŠČEM V SLOVENSKI BISTRICI</b>
<b>VRSTA DOKUMENTA:</b>	Predinvesticijska zasnova
<b>INVESTITOR:</b>	OBČINA SLOVENSKA BISTRICA Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
<b>IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE:</b>	RAZVOJNO INFORMACIJSKI CENTER SLOVENSKA BISTRICA Trg svobode 5, 2310 Slovenska Bistrica
<b>IZDELANO:</b>	Maj 2026

## KAZALO VSEBINE

<b>1</b>	<b>UVODNO POJASNILO S POVZETKOM, OSNOVNIMI PODATKI O INVESTITORJU TER NAVEDBA CILJEV OZIROMA STRATEGIJE</b> .....	<b>4</b>
1.1	UVODNO POJASNILO.....	4
1.2	POVZETEK .....	6
1.3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU IN IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE .....	7
1.4	NAVEDBA CILJEV OZIROMA STRATEGIJE.....	8
1.5	SPISEK STROKOVNIH PODLAG.....	9
<b>2</b>	<b>ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI DOLGOROČNIMI RAZVOJNIMI PROGRAMI IN USMERITVAMI</b> .....	<b>10</b>
2.1	ANALIZA STANJA .....	10
2.2	POTREBE, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA .....	12
2.3	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 .....	15
<b>3</b>	<b>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</b> .....	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE</b> .....	<b>20</b>
4.1	VARIANTA »BREZ INVESTICIJE« .....	20
4.1.1	<i>Opis variante</i> .....	20
4.1.2	<i>Predračunska vrednost variante</i> .....	20
4.1.3	<i>Viri financiranja</i> .....	20
4.1.4	<i>Ocena investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo</i> .....	20
4.2	VARIANTA »Z INVESTICIJO« .....	20
4.2.1	<i>Opis variante</i> .....	20
4.2.2	<i>Predračunska vrednost variante</i> .....	26
4.2.3	<i>Viri financiranja</i> .....	26
4.2.4	<i>Ocena investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo</i> .....	28
4.3	UTEMELJITEV IZBIRE VARIANTE.....	28
<b>5</b>	<b>ANALIZA VPLIVOV Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV INVESTICIJE Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI, ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE RABE PROSTORA IN SKLADNEGA REGIONALNEGA RAZVOJA TER TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE</b> .....	<b>30</b>
5.1	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV .....	30
5.2	IZPOLNJEVANJE BISTVENIH ZAHTEV .....	31
<b>6</b>	<b>ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH TER VPLIVA NA ZAPOSLOVANJE Z VIDIKA EKONOMSKE IN SOCIALNE STRUKTURE DRUŽBE</b> .....	<b>34</b>
6.1	VARIANTA »BREZ INVESTICIJE« .....	34
6.2	VARIANTA »Z INVESTICIJO« .....	34
<b>7</b>	<b>OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH</b> .....	<b>36</b>
7.1	VARIANTA »BREZ INVESTICIJE« .....	36
7.2	VARIANTA »Z INVESTICIJO« .....	36

<b>8</b>	<b>OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT Z ANALIZO SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO - ZASEBNEGA PARTNERSTVA .....</b>	<b>37</b>
8.1	VARIANTA »BREZ INVESTICIJE« .....	37
8.2	VARIANTA »Z INVESTICIJO« .....	37
8.3	SMISELNOST VKLJUČITVE JAVNO – ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	39
<b>9</b>	<b>IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV POSAMEZNIH VARIANT TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM .....</b>	<b>41</b>
9.1	VARIANTA »BREZ INVESTICIJE« .....	41
9.2	VARIANTA »Z INVESTICIJO« .....	41
9.2.1	<i>Finančna analiza projekta .....</i>	<i>41</i>
9.2.2	<i>Ekonomska analiza projekta .....</i>	<i>45</i>
<b>10</b>	<b>ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI .....</b>	<b>49</b>
10.1	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI .....	49
10.2	ANALIZA TVEGANJ .....	50
<b>11</b>	<b>OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE.....</b>	<b>52</b>
<b>12</b>	<b>PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE .....</b>	<b>53</b>

## KAZALO TABEL IN SLIK

TABELA 1:	DOLŽINE CEST V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA.....	10
TABELA 2:	VREDNOST PROJEKTA – STALNE CENE (SEPTEMBER 2026) .....	26
TABELA 3:	VREDNOST PROJEKTA – TEKOČE CENE .....	26
TABELA 4:	PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA.....	27
TABELA 5:	FINANČNI IN EKONOMSKI KAZALNIKI INVESTICIJE .....	28
TABELA 6:	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA .....	36
TABELA 7:	UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PROJEKTA, TEKOČE CENE .....	37
TABELA 8:	FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE .....	38
TABELA 9:	FINANČNI TOK INVESTICIJE .....	42
TABELA 10:	IZRAČUN FINANČNE VRZELI .....	43
TABELA 11:	FINANČNI KAZALNIKI DONOSNOSTI INVESTICIJE.....	44
TABELA 12:	IZRAČUN EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA NA LETNI RAVNI .....	47
TABELA 13:	EKONOMSKI TOK.....	47
TABELA 14:	EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE .....	48
TABELA 15:	SPREMEMBE KLJUČNIH SPREMENLJIVK .....	49
TABELA 16:	: OCENA TVEGANJA .....	50
TABELA 17:	MERILA ZA IZBOR OPTIMALNE VARIANTE .....	52
SLIKA 1:	LOKACIJA NAČRTOVANE AVTOBUSNE POSTAJE .....	5
SLIKA 2:	UREDITVENA SITUACIJA AVTOBUSNE POSTAJE SLOVENSKA BISTRICA .....	5
SLIKA 3:	DELEŽ POTOVANJ GLEDE NA NAMEN IN DOLŽINO.....	10
SLIKA 4:	PROMETNA INFRASTRUKTURA OBČINE SLOVENSKA BISTRICA .....	11
SLIKA 5:	ŠTEVILO OSEBNIH AVTOMOBILOV NA 1.000 PREBIVALCEV (STOPNJA MOTORIZACIJE) V OBČINI GLEDE NA SLOVENSKO POVPREČJE.....	13
SLIKA 6:	NAČINI POTOVANJA NA DELO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI .....	14
SLIKA 7:	NAČINI POTOVANJA V ŠOLO V OBČINI SLOVENSKA BISTRICA IN PRIMERJAVA S PRIMERLJIVI OBČINAMI .....	14
SLIKA 8:	PREDVIDENA UREDITEV NOVE AVTOBUSNE POSTAJE .....	23
SLIKA 9:	FINANČNA KONSTRUKCIJA .....	27
SLIKA 10:	FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE.....	39

# 1 UVODNO POJASNILO S POVZETKOM, OSNOVNIMI PODATKI O INVESTITORJU TER NAVEDBA CILJEV OZIROMA STRATEGIJE

---

## 1.1 Uvodno pojasnilo

Avtobusna postaja v Slovenski Bistrici je bila načrtovana in zgrajena v času, ko so bili standardi mobilnosti, varnostne zahteve in predvsem potrebe potnikov precej drugačni kot danes. Arhitekturna zasnova in sama funkcionalnost objekta sta z leti postali popolnoma neustrezni za naraščajoče število potnikov in vedno večje zahteve po visokokakovostnih storitvah. Za boljšo prometno povezanost v industrijski coni so pri gradnji ceste in krožišča leta 2009 izkopal 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. Zastareli in poškodovani nadstreški, popolno pomanjkanje sodobnih digitalnih informacijskih sistemov in neustrezna arhitekturna ureditev prometnih tokov so le nekateri izmed ključnih dejavnikov, ki narekujejo nujnost celovite prenove avtobusne postaje.

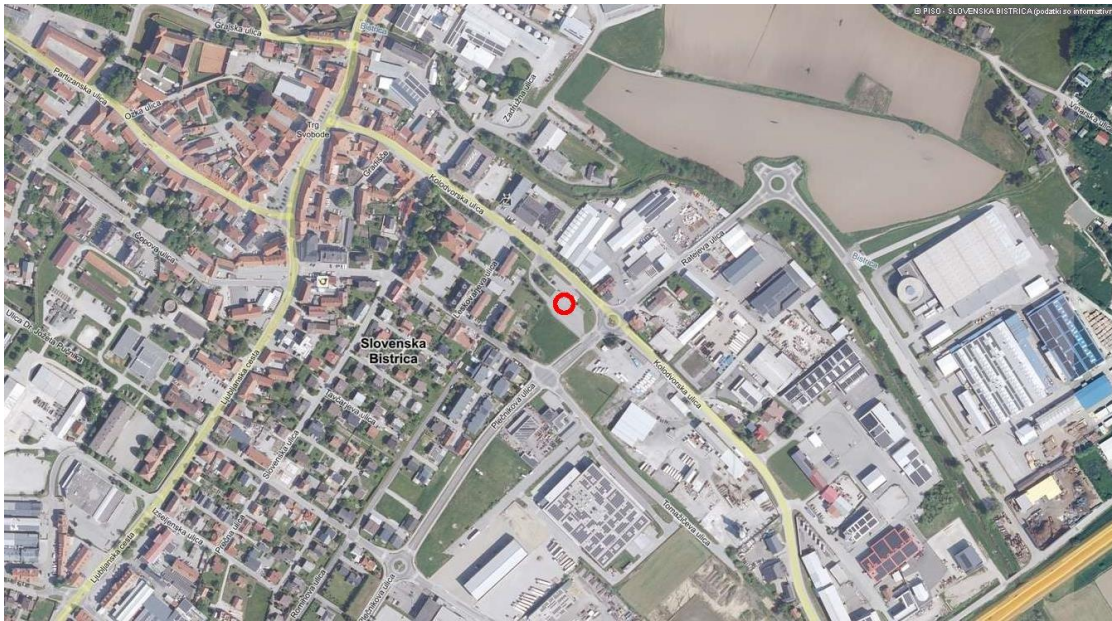
V središču prenove je predviden glavni objekt, ki pod skupno streho združuje perone za avtobusni promet, zaprti in ustrezno ogrevan ter klimatiziran čakalni prostor, sanitarne prostore, upravne prostore ter lokal z ustreznimi pomožnimi prostori. Ob objektu bo urejena zunanja ureditev s pripadajočimi 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.

Izbiro lokacije za umestitev avtobusne postaje na mestu obstoječečasne ureditve utemeljuje bližina centra mesta, bližina obstoječih in predvidenih upravnih dejavnosti, poslovno-industrijske cone ter neposredna navezava na načrtovano vzhodno obvoznico.

Ureditev sodobne in funkcionalne avtobusne postaje predstavlja pomemben strateški projekt občine Slovenska Bistrica na področju prometa, s katerim bo izboljšala privlačnost javnega potniškega prometa in postavila trdne temelje za trajnostni razvoj mesta in njegove širše okolice. Prav tako avtobusna postaja za mnoge obiskovalce predstavlja prvo stičišče z mestom in občino, njen trenutni videz pa nikakor ne odraža pravega potenciala, urejenosti in gostoljubnosti destinacije, ki se razvija in skrbi za svoje obiskovalce.

Projekt predstavlja pomemben mejnik v infrastrukturnem razvoju občine, ki bo omogočil sodoben intermodalni prostor in pomembne izboljšave na področju vsakodnevne mobilnosti lokalnega prebivalstva in obiskovalcev.

SLIKA 1: LOKACIJA NAČRTOVANE AVTOBUSNE POSTAJE



Vir: Prostorski informacijski sistem občin, 2026.

SLIKA 2: UREDITVENA SITUACIJA AVTOBUSNE POSTAJE SLOVENSKA BISTRICA



Vir: PZI Ureditev avtobusnega postajališča s parkiriščem v Slovenski Bistrici, 2025.

Seznam parcel za izvedbo:

Katastrska občina	Št. parcele	Lastništvo
753 – Slovenska Bistrica	1385/16	Občina Slovenska Bistrica
753 – Slovenska Bistrica	1385/17	Občina Slovenska Bistrica
753 – Slovenska Bistrica	1392/14	Občina Slovenska Bistrica
753 – Slovenska Bistrica	1385/9	Občina Slovenska Bistrica
753 – Slovenska Bistrica	1385/8	Občina Slovenska Bistrica
753 – Slovenska Bistrica	1660/178	Občina Slovenska Bistrica
753 – Slovenska Bistrica	2501/1	Občina Slovenska Bistrica

## 1.2 Povzetek

Občina Slovenska Bistrica si s projektom prizadeva za nadaljnji razvoj trajnostnega prometnega sistema, ki temelji na človeku, kakovostnem bivalnem okolju, socialni vključenosti in učinkovitosti prometnega sistema. Z njim bo naslovila glavne izzive in potrebe občine na področju prometa, ki izhajajo iz potovalnih navad prebivalcev, visoke stopnje motorizacije in obsežnih migracijskih tokov na danem območju.

O tem, da predstavlja scenarij »brez« investicije neoptimalen scenarij izvedbe projekta, pričajo tako vsebinski kazalniki, kakor tudi sam namen izvedbe projekta in dejstvo, da scenarij ne prinaša nobenih dodatnih družbenih koristi. Z drugimi besedami to pomeni, da se varianta »brez« investicije ekonomsko ne izplača. Iz vseh ugotovitev izhaja, da je varianta »z« investicijo upravičljiva za izvedbo, saj poleg izkazovanja pozitivnih ekonomskih kazalnikov, zasleduje cilje lokalnih, nacionalnih in evropskih politik na področju trajnostnega prometnega razvoja in zmanjšanja ogljičnega odtisa v okolju ter zagotavljanja kakovostnega življenjskega prostora.

Varianta »z« investicijo je zato spoznana za optimalno varianto. Projekt izkazuje realno izvedljivost v obdobju, za katerega velja podpora. Izkazana je ustreznost in sposobnost upravičenca za izvedbo projekta. Z izvedbo projekta se v lokalnem okolju pričakujejo številne koristi, ki izhajajo iz postopnega spreminjanja potovalnih navad ljudi in omogočajo predvsem dolgoročne učinke, pa tudi takojšnje koristi, ki izhajajo iz optimizacije prometa, izboljšanja prometne varnosti in pretočnosti ter boljše prometne povezanosti območja.

### 1.3 Osnovni podatki o investitorju, prihodnjem upravljavcu in izdelovalcu investicijske dokumentacije

#### INVESTITOR:

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

#### UPRAVLJAVEC:

<b>Naziv</b>	<b>KOMUNALA SLOVENSKA BISTRICA D.O.O.</b>
<b>Naslov</b>	Ulica Pohorskega bataljona 12, 2310 Slovenska Bistrica
<b>Odgovorna oseba</b>	<b>Maksimiljan Tramšek, direktor</b>  Podpis: <span style="float: right;">Žig</span>
<b>Telefon</b>	(02) 805 54 00
<b>Spletna stran</b>	<a href="http://komunala-slb.si">komunala-slb.si</a>
<b>E-poštni naslov</b>	<a href="mailto:info@komunala-slb.si">info@komunala-slb.si</a>
<b>Davčna številka</b>	SI32621213
<b>Matična številka</b>	5073162

## IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

<b>Naziv</b>	<b>RAZVOJNO INFORMACIJSKI CENTER SLOVENSKA BISTRICA</b>
<b>Naslov</b>	Trg svobode 5, 2310 Slovenska Bistrica
<b>Odgovorna oseba</b>	Tomaž Repnik, direktor  Podpis: <span style="float: right;">Žig</span>
<b>Telefon</b>	(02) 843 02 46
<b>Spletna stran</b>	<a href="http://www.ric-sb.si">http://www.ric-sb.si</a>
<b>E-pošta</b>	<a href="mailto:info@ric-sb.si">info@ric-sb.si</a>
<b>Davčna številka</b>	72326018
<b>Matična številka</b>	1510045

### 1.4 Navedba ciljev oziroma strategije

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 vesplošne 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 dnevni migracij,
- povečati kakovost bivalnega okolja,

- izboljšati prometno pretočnost v mestnem središču in zagotoviti večjo varnost udeležencev v prometu,
- izboljšati urejenost območja kot celote.

## 1.5 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](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](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](https://www.gov.si/assets/ministrstva/MKRR/DRR/RRP-2021_2027/RRP-Podravske-razvojne-regije.pdf)

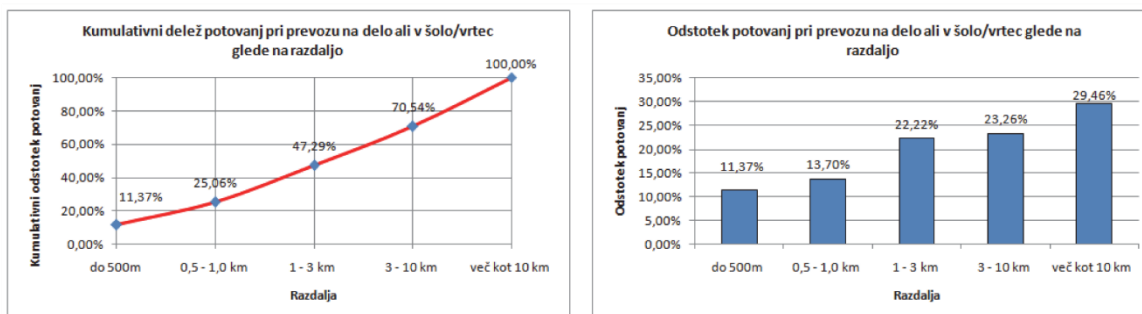
## 2 ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI DOLGOROČNIMI RAZVOJNIMI PROGRAMI IN USMERITVAMI

### 2.1 Analiza stanja

V občini Slovenska Bistrica je osebni avtomobil osnovno prevozno sredstvo, ki občanom omogoča vsakodnevno mobilnost. Na podeželju bo osebni avtomobil tudi v prihodnje glavno prevozno sredstvo, predvsem zaradi razpršene poselitve in izjemno razgibanega terena. Cestne obremenitve povzročajo predvsem promet s težkimi tovornimi vozili, občina pa mora v vzdrževanje razvejanega lokalnega cestnega omrežja vlagati veliko napora in sredstev.

Raba osebnega avtomobila za krajše poti je v občini na precej visoki stopnji, kar poleg zastojev in slabše prometne varnosti obočja povzročajo številne negativne učinke na okolje in zdravje ljudi. Prebivalci so izpostavljeni hrupu, tresenju tal in stavb ter prašnim delcem in emisijam (na domovanih in delovnih mestih, tudi v vrtcih in šolah) vzdolž glavnih cest.

SLIKA 3: DELEŽ POTOVANJ GLEDE NA NAMEN IN DOLŽINO



Vir: CPS občine Slovenska Bistrica, 2017.

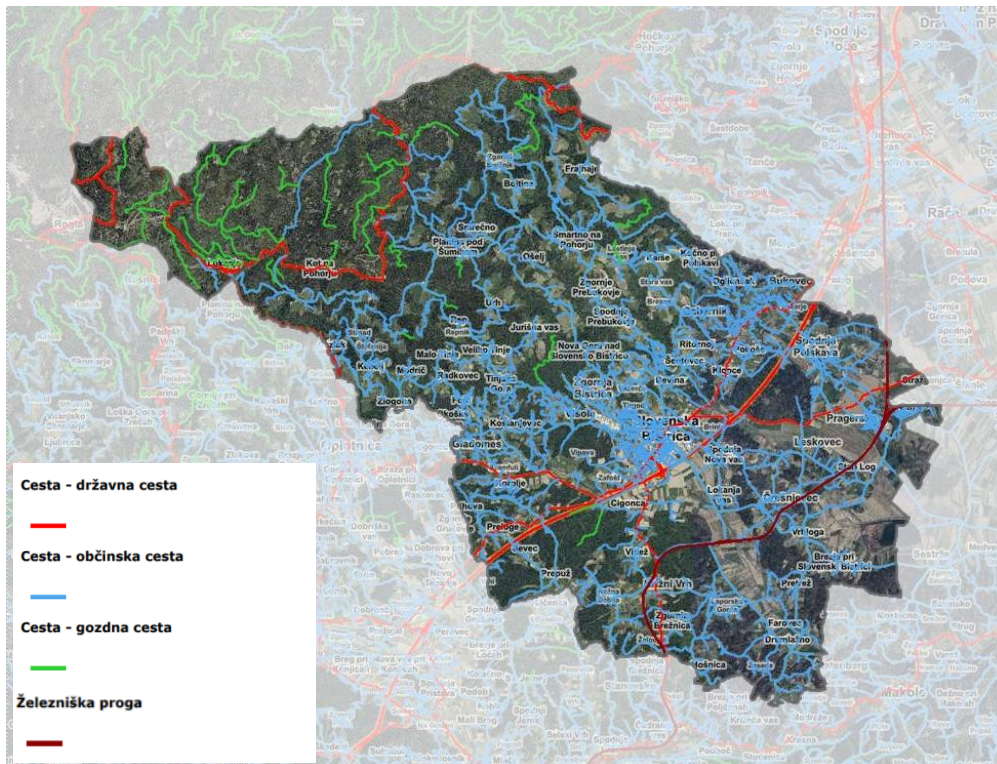
Na območju Občine Slovenska Bistrica se nahaja 664,7 km javnih cest.

TABELA 1: 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.

SLIKA 4: PROMETNA INFRASTRUKTURA OBČINE SLOVENSKA BISTRICA



Vir: Prostorski informacijski sistem občin, 2026.

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

Velika količina motoriziranega prometa se odraža v slabši kakovosti bivalnega okolja, še posebej v občinskem središču, kjer so ljudje ves čas izpostavljeni negativnim učinkom motoriziranega prometa. 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 tresljajem zaradi cestnega prometa, si bo Občina Slovenska Bistrica še naprej prizadevala k izboljšanju zdravja prebivalcev.

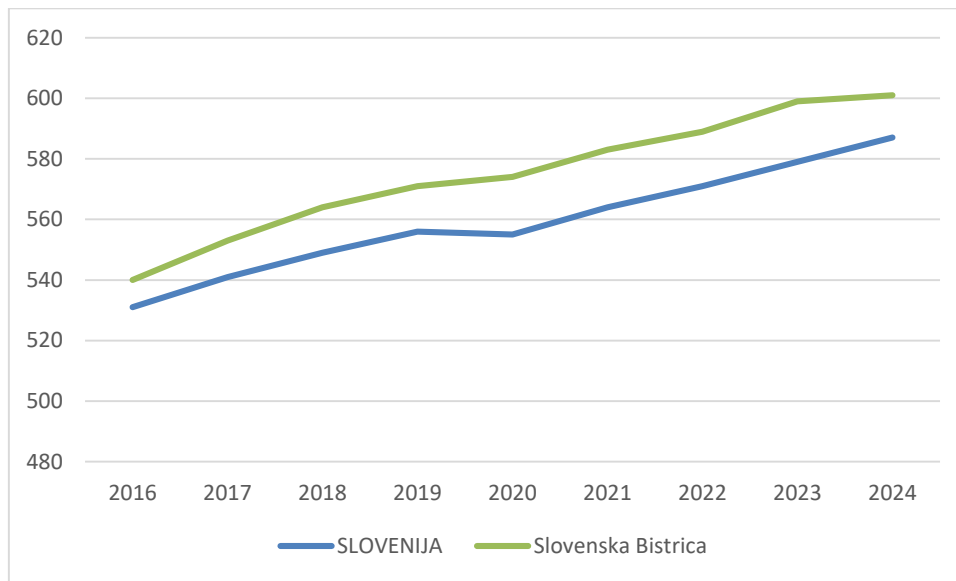
## 2.2 Potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija

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 nujo po uporabi vozila – reliefno razgibano področje, velika površina z relativno nizko gostoto poseljenosti, števila razpršena in tudi težje dostopna naselja. Nadpovprečna stopnja motorizacije se odraža v večji količini emisij toplogrednih plinov in slabši kakovosti življenjskega okolja, poleg tega pa tudi večjih obremenitvah cestne infrastrukture ter manjši prometni varnosti vseh udeležencev v prometu.

SLIKA 5: 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.

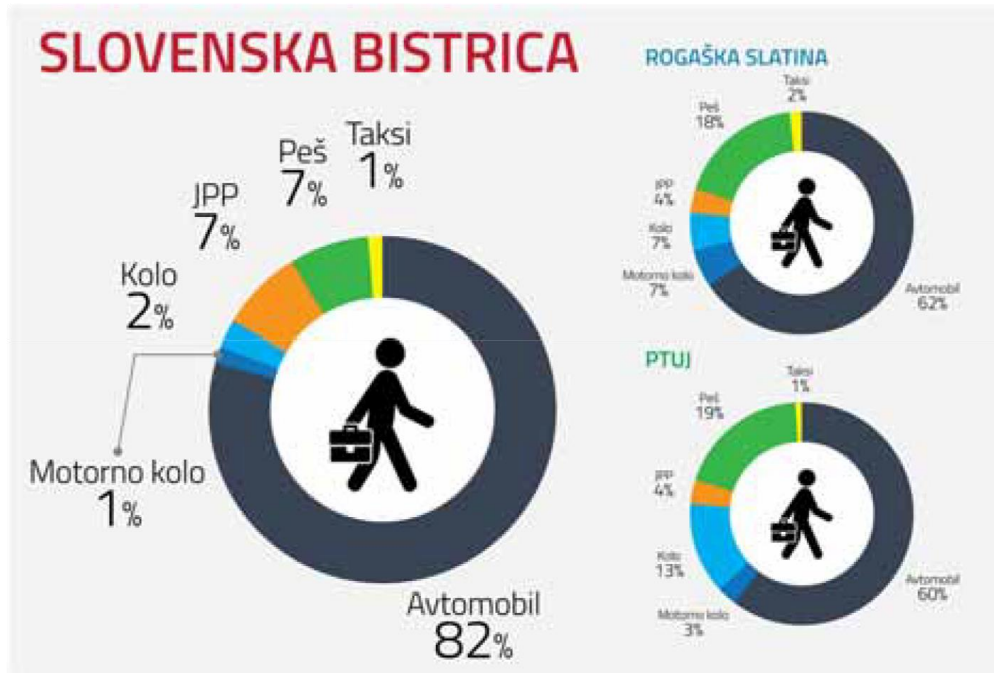
Na mestu današnje avtobusne postaje je bila nekoč železniška postaja, ki je bila zgrajena leta 1908 v okviru štajerskih deželnih železnic. Postaja je imela na začetku tri tire, kasneje pa so postavili še četrtega. Na progi, ki je bila v večji meri namenjena prevozu tovora, se je dnevno vozilo okoli 340 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 prebivalec 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

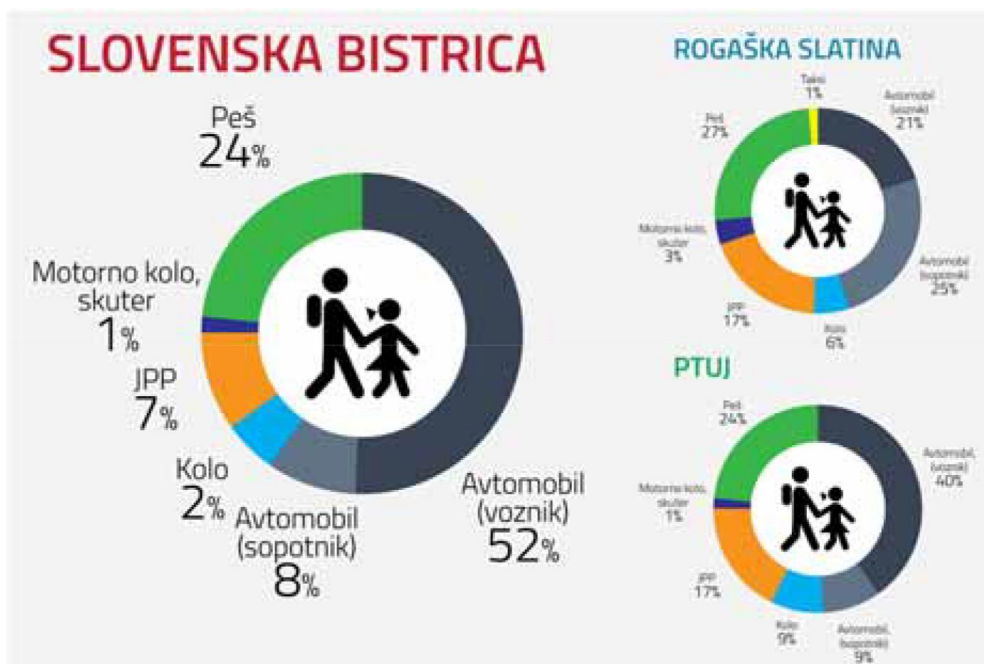
in vesplošne rasti individualnega motoriziranega prometa, bodo v bližnji prihodnosti količine prometa v mestu Slovenska Bistrica neobvladljive. Zato je spodbujanje javnega potniškega prometa in večanje deleža okolju prijaznih načinov potovanja ter izboljšanje kakovosti površin za trajnostno mobilnost ena od glavnih prioritete občine na področju razvoja prometne infrastrukture.

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



Vir: Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica, 2017.

SLIKA 7: 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 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 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.

### 3 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 dejavnostih, 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.

Skladno z upoštevanjem Smernic glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi<sup>1</sup>, so posredne koristi upoštevane v družbeno – ekonomski analizi.

Glavne ciljne skupine uporabnikov investicijskega projekta so predvsem:

1. **Delovni migranti** – delež delovnih migrantov iz območja občine Slovenska Bistrica, ki so zaposleni izven območja občine, znaša 57,3, kar pomeni, da se več kot polovica delovno aktivnih prebivalcev vsak dan vozi na delo izven občinske meje. Po zadnjih podatkih Statističnega urada RS je število delovno aktivnih prebivalcev v občini 11.688 (marec 2026), kar pomeni, da se dnevno vozi na delo drugam 6.697 prebivalcev občine.
2. **Srednješolci in študenti** – v občini je v šolskem letu 2025/2026 1.100 dijakov in 991 študentov. Srednjo šolo Slovenska Bistrica, ki je tudi edina srednja šola v občini, obiskuje skupaj 444 dijakov. To pomeni, da je skupno število dijakov in študentov, ki se šolajo izven občine, 1.647. Če predpostavimo, da jih polovica biva doma in se dnevno vozijo v šolo, to pomeni približno 820 dijakov in študentov.
3. **Starejši prebivalci/upokojeanci** – pomembna skupina uporabnikov javnega potniškega prometa so starejši prebivalci in upokojeanci, ki v veliko primerih nimajo lastnega prevoznega sredstva. Ker so osebe nad 65 let in upokojeanci upravičeni do brezplačnega medkrajevnega avtobusnega prevoza, je delež tistih, ki se ga redno poslužujejo (na dnevni bazi), v zadnjih letih precej porasel in se giblje okoli 8 %. V občini Slovenska Bistrica živi 5.467 prebivalcev, starejših od 65 let, torej je število takšnih, ki dnevno koristijo javni potniški prevoz približno 430 oseb.
4. **Turisti in drugi obiskovalci občine** – v letu 2025 je občina beležila 12.233 prihodov domačih in 12.651 prihodov tujih turistov. Za mnoge od njih je avtobusna postaja kot vstopna točka prvo stičišče z mestom, neurejenost, zastarelost nadstreškov in pomanjkanje sodobnih digitalnih informacijskih sistemov pa daje o naši občini precej slab prvi vtis.

<sup>1</sup> Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 (2014) in Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 (2022).

## 4 ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE

### 4.1 Varianta »brez investicije«

#### 4.1.1 Opis variante

- varianta predvideva, da se investicija ne izvede in ohranimo obstoječe stanje;
- zaradi dotrajanosti in nefunktionalnosti trenutne ureditve bo število potnikov še naprej upadalo;
- poškodovana asfaltna površina ter neustrezno višinsko urejeni peroni znatno otežujejo vstopanje in izstopanje iz avtobusov, kar je še posebej problematično in nevarno za starejše potnike, osebe z zdravstvenimi težavami in gibalno ovirane invalide; v primeru neizvedbe investicije se bo takšno stanje še poslabšalo;
- prometna varnost bo še naprej zelo slaba, več je možnosti za prometne nesreče in poškodbe;
- količina motoriziranega prometa bo še naprej naraščala, kar bo povzročalo še več prometnih zastojev in zamud;
- negativni vplivi na okolje in zdravje prebivalcev bodo naraščali;
- kakovost bivanja na našem območju se bo slabšala;
- območje bo še naprej estetsko nepriljavno in neurejeno, kar k obisku odvrnilo tudi marsikaterega obiskovalca in turista.

#### 4.1.2 Predračunska vrednost variante

Predračunska vrednost v primeru neizvedbe investicije je nična, kljub temu pa obstoječa ureditev zahteva redna vzdrževalna dela (urejanje okolja). Prav tako bo zaradi poškodovanosti asfaltna površina potrebno izvesti obnovitvena in varnostno-vzdrževalna dela.

#### 4.1.3 Viri financiranja

Viri financiranja za vzdrževanje stanja avtobusne postaje v primeru neizvedbe investicije ostajajo enaki kot do sedaj, to so lastna proračunska sredstva občine.

#### 4.1.4 Ocena investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo

Investicijski stroški so v primeru neizvedbe investicije nični, cilji investicije pa niso nikoli doseženi. Ekonomskih učinkov in družbenih koristi, ki jih ima investicija, v tem primeru ne moremo doseči.

### 4.2 Varianta »z investicijo«

#### 4.2.1 Opis variante

- Občina pridobi sodobno, funkcionalno, varno in tehnološko napredno prometno infrastrukturo, ki zasleduje usmeritve in dolgoročno vizijo pametnih in zelenih mest ter postavlja temelje za nadaljnji trajnostni razvoj občine in njene širše okolice;
- Izboljša se privlačnost javnega prometa, število potnikov narašča;

- Ljudje postopoma spreminjajo svoje potovalne navade, več se delež vsakodnevnih potovanj prebivalcev s sredstvi javnega prevoza;
- Izboljša se prometna varnost in pretočnost v mestu;
- Količina motoriziranega prometa postopoma upada, zmanjšuje se količina emisij v okolje;
- Zmanjšajo se škodljivi vplivi na zdravje prebivalcev;
- Kakovost življenja ljudi se izboljša;
- Izboljša se urejenost in izgled območja ter poveča privlačnost za turistični obisk občine.

### TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV:

Tehnično – tehnološka rešitev je povzeta iz tehničnega poročila v sklopu projektne dokumentacije PZI (Projektivni biro Lazar, d.o.o., 2025).

V središču preнове je predviden glavni objekt, ki pod skupno streho združuje perone za avtobusni promet, zaprti in ustrezno ogrevan ter klimatiziran čakalni prostor, 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.

#### 1. Preddela 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 obrobjeno s cestnimi robniki 15/25 cm, višine 10 cm. Povezovalni hodnik in čakališče za TAXI je tlakovano. Tlakovane površine pa so obrobjene 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 8: PREDVIDENA UREDITEV NOVE AVTOBUSNE POSTAJE







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

#### 4.2.2 Predračunska vrednost variante

Vrednost investicije 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 2: 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
<b>SKUPAJ brez DDV</b>		<b>2.040.570,00</b>	<b>871.621,20</b>	<b>2.912.191,20</b>
DDV		448.925,40	191.756,66	640.682,06
<b>SKUPAJ z DDV</b>		<b>2.489.495,40</b>	<b>1.063.377,86</b>	<b>3.552.873,26</b>

TABELA 3: 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
<b>SKUPAJ brez DDV</b>		<b>2.040.570,00</b>	<b>890.796,86</b>	<b>2.931.366,86</b>
DDV		448.925,40	195.975,31	644.900,71
<b>SKUPAJ z DDV</b>		<b>2.489.495,40</b>	<b>1.086.772,17</b>	<b>3.576.267,57</b>

#### 4.2.3 Viri financiranja

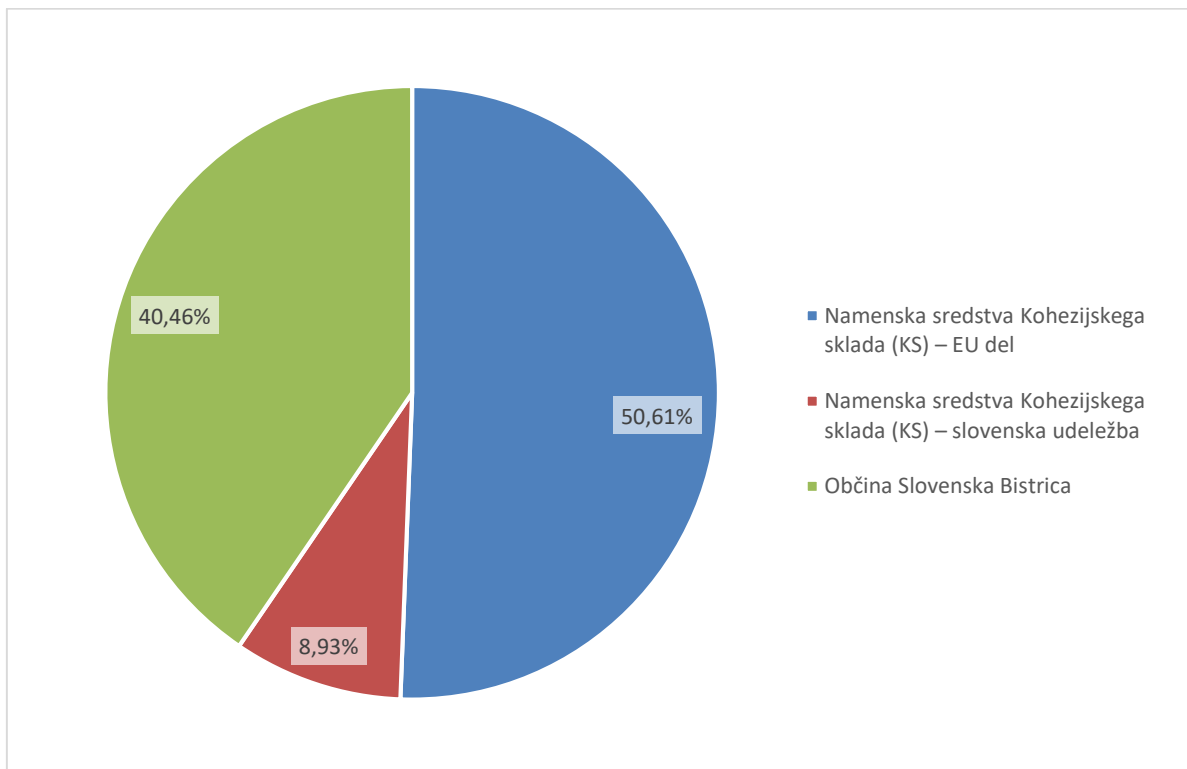
Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije z nepovratnimi sredstvi evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada, načrtovanih v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega 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 omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Višina sofinanciranja znaša največ do 80 % priznanih 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.

TABELA 4: PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA

Vir financiranja	2026		2027		Skupaj		Delež
	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	
Namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – EU del	1.692.856,87	0,00	117.173,31	0,00	1.810.030,18	0,00	50,61%
Namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – slovenska udeležba	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%
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.489.495,40</b>	<b>0,00</b>	<b>172.313,69</b>	<b>914.458,48</b>	<b>2.661.809,09</b>	<b>914.458,48</b>	<b>100,00%</b>

SLIKA 9: FINANČNA KONSTRUKCIJA



#### 4.2.4 Ocena investicijskih stroškov in koristi ter izračun učinkovitosti za ekonomsko dobo

Finančna analiza projekta temelji na uporabi metode diskontiranega denarnega toka, in sicer na podlagi primerjave pričakovanih rezultatov poslovanja v scenariju »z investicijo« ter v ničelnem scenariju »brez investicije« (inkrementalna metoda). Z njo se ugotavlja 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.

Iz izračunanih finančnih kazalnikov investicijskega projekta se je izkazalo, da investicijski projekt za obravnavano referenčno obdobje 30 let ni finančno rentabilen, kar je glede na njegovo naravo tudi pričakovano, saj predstavlja investicijo v javno infrastrukturo, s katero lokalna skupnost zasleduje cilje na področju trajnostnega razvoja in zagotavljanja kakovosti življenjskega prostora. Smotrnost izvedbe investicije lahko zato izkazujemo le v okviru ekonomske analize, z opredelitvijo širših družbenih ekonomskih koristi, ki jih pričakujemo v ekonomski dobi investicije.

Ekonomska merila investicije kažejo pozitivne ekonomske učinke investicije, ki presegajo stroške za njeno izvedbo. S tem investicija izkazuje ekonomsko upravičenost in širšo družbeno sprejemljivost.

TABELA 5: FINANČNI IN EKONOMSKI KAZALNIKI INVESTICIJE

Referenčno obdobje	30 let
Finančna diskontna stopnja	4 %
Družbena diskontna stopnja	4 %
<b>FINANČNA ANALIZA</b>	
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
<b>EKONOMSKA ANALIZA</b>	
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

### 4.3 Utemeljitev izbire variante

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 v prihodnosti napovedujejo neobvladljive količine prometa v mestu (CPS občine Slovenska Bistrica). Ključna naloga lokalne skupnosti na področju načrtovanja prometa je zato celosten pristop, ki bo odgovarjal na lokalne izzive na področju prometa in mobilnosti ter obenem prispeval k trajnostnemu razvoju in ključnim razvojnim potencialom. Izbira trajnostnih načinov mobilnosti je eden od pomembnih 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.

Varianta »z investicijo« je izbrana kot optimalna varianta, ki bo omogočila trajnostni infrastrukturni razvoj občine skladno z zastavljenimi cilji.
---

## 5 ANALIZA VPLIVOV Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV INVESTICIJE Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJEMLJIVOSTI, ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE RABE PROSTORA IN SKLADNEGA REGIONALNEGA RAZVOJA TER TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE

### 5.1 Analiza vplivov investicijskega projekta na okolje ter ocena stroškov za odpravo negativnih vplivov

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.

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.

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

## 5.2 Izpolnjevanje bistvenih zahtev

### MEHANSKA ODPORNOSTI IN STABILNOST:

Predhodno je bil izdelan geotehnični elaborat, ki ga je izdelalo podjetje MBL Inženiring d.o.o., pooblaščen inženir Luka Muršec IZS PI G-4745.

Temeljenje je zasnovano na točkovnih temeljih in temeljni plošči .

Nosilna jeklena konstrukcija nadstrešnice je zasnovana iz primarnih prečnih paličnih nosilcev, ki so sidrani v AB konstrukcijo (stebri in stene). Na primarne nosilce so položeni sekundarni nosilci IPE 200, ki so na rastru  $e=1,75$  m ter potekajo kontinuirno čez primarne nosilce. Robni vzdolžni nosilci so RHS 200x200x6, kamor je sidrana tudi atika. Zavetrovanja so iz paličnega jekla RD 20.

### VARNOST PRED POŽAROM:

V sklopu projekta je bil izdelan načrt požarne varnosti, ki posebej obravnava vse požarne zahteve in ukrepe.

Predvidenih je 5 požarnih sektorjev.

Požarna odpornost zunanjih sten je predpisana za prostore P9 in P7 in sicer z oznako (R)E 60. Fasada na objektu P7 je razreda A1 – negorljivo.

Požarna odpornost na meji predpisana PS je EI30 min.

Zaradi namestitve sončne elektrarne se zahteva toplotna izolacija v sendvič panelih razreda A1 ali A2.

Predvidena je namestitev gasilnih aparatov po projektu požarne varnosti.

Dostop gasilskih vozil je mogoč iz dveh strani.

Delovno površino se označi z oznako na tleh.

### HIGIENSKA IN ZDRAVSTVENA ZAŠČITA TER ZAŠČITA OKOLJA:

V načrtih projektne dokumentacije za izvedbo gradnje so izpolnjene vse zahteve z vidika zagotavljanja izpolnjevanja bistvene zahteve higienska in zdravstvena zaščita ter zaščita okolja-

Svetla višina v čakalnicah in kavarnici je 4,0 m. V sanitarnih prostorih in pomožnih prostorih uprave je svetla višina stropa 2,5 m.

Kavarnica je trostransko obdana z stekleno fasado, kar omogoča dobro osvetlitev prostora.

Čakalnice imajo obodne stene steklene s čimer je omogočena dobra naravna osvetlitev. Del uprave, kjer so stalna delovna mesta ima stekleno steno, kar omogoča dobro naravno osvetlitev.

Javne sanitarije so ločene na ženske, moške in invalide. V kavarnici je ločen WC za zaposlene, prav tako v upravi.

Predvidena je izvedba prezračevanja v vseh prostorih, v katerih se ljudje zadržujejo.

Odvodnjavanje s strešin je preko strešnih vtočnikov in podtlačnega sistema odvodnjavanja.

V čakalnicah so klopi, ki zagotavljajo v vsaki čakalnici 12 sedišč, torej skupno 24.

Zasaditve na območju avtobusnega postajališča ne vsebujejo strupenih ali rastil z trni.

#### **VARNOSTI PRI UPORABI:**

V načrtih projektne dokumentacije za izvedbo gradnje so izpolnjene vse zahteve z vidika zagotavljanja izpolnjevanja bistvene zahteve varnosti pri uporabi.

Svetle širine odprtín ustrezajo standardom za dostop gibalno oviranih oseb.

Steklene fasade imajo predvidena ustrezna stekla, ki so varnostna.

Strelovod in ozemljitve so natančno opisane v načrtu s področja elektrotehnike.

Kot gotov tlak pod enotno streho je predviden brušen beton, ki ustreza vsem zahtevam odpornosti in protizdrsnosti. V čakalnicah se tudi predvidi tlak iz brušenega betona. V vseh preostalih prostorih je predvidena keramika, ki ustreza standardom.

#### **ZAŠČITA PRED HRUPOM:**

V načrtih projektne dokumentacije za izvedbo gradnje so izpolnjene vse zahteve z vidika zagotavljanja izpolnjevanja bistvene zahteve zaščita pred hrupom, kar je razvidno iz tehničnih prikazov ter iz elaborata in izkaza zaščite pred hrupom v stavbah.

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:**

V načrtih projektne dokumentacije za izvedbo gradnje so izpolnjene vse zahteve z vidika zagotavljanja izpolnjevanja bistvene zahteve varčevanje z energijo, ohranjanje toplote in raba obnovljivih virov energije, kar je razvidno iz tehničnih prikazov, elaborata gradbene fizike za področje učinkovite rabe energije v stavbah ter iz izkaza energijskih lastnosti stavbe.

Predvidena je izvedba prezračevanja stavbe preko prezračevalne naprave (rekuperacija).

Objekti so ustrezno toplotno izolirani.

#### **UNIVERZALNA GRADITEV IN UPORABA OBJEKTOV:**

V načrtih projektne dokumentacije za izvedbo gradnje so izpolnjene vse zahteve z vidika Zagotavljanja izpolnjevanja bistvene zahteve univerzalne graditve in uporabe objekta.

Objekt avtobusnega postajališča je zasnovan v skladu z določili Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18), kar zagotavlja dostopnost in uporabo vsem uporabnikom, ne glede na morebitne trajne ali začasne telesne, senzorne ali druge omejitve.

Talne površine, namenjene uporabnikom, so opremljene z taktilnimi oznakami, ki služijo za orientacijo slepih in slabovidnih oseb. Oznake jasno vodijo do vstopnih točk na peronih, informacijskih tabel ter drugih ključnih funkcionalnih sklopov.

Za zagotovitev nemotene komunikacije, orientacije in varnosti bo celotna postaja opremljena z ustrežno prometno in varnostno signalizacijo.

V najbližjem delu parkirišča sta predvideni dve parkirni mesti za invalide, s čimer je omogočeno varno in udobno parkiranje ter hiter dostop do postajališča.

#### TRAJNOSTNA RABA NARAVNIH VIROV:

Projektna rešitev zasleduje načela trajnostne rabe naravnih virov s ciljem zmanjševanja negativnih vplivov na okolje in učinkovite izrabe prostora, energije ter materialov. Pri zasnovi objekta in ureditve so upoštevani ukrepi za zmanjšanje porabe naravnih virov tako v gradbeni fazi kot v fazi uporabe objekta.

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

## 6 ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH TER VPLIVA NA ZAPOSLOVANJE Z VIDIKA EKONOMSKE IN SOCIALNE STRUKTURE DRUŽBE

### 6.1 Varianta »brez investicije«

V primeru, da se investicija ne izvede, to ne bo povzročilo sprememb obstoječih zaposlitev pri investitorju ali prihodnjem upravljavcu, prav tako pa ne bodo nastale nove zaposlitvene priložnosti v povezanih dejavnostih. Varianta »z investicijo«

### 6.2 Varianta »z investicijo«

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. Urejenost in privlačnost območja bo doprinesla k večanju števila potnikov in turističnih prihodov v naše kraje, zato je pričakovati rast turistične dejavnosti in ponudbe ter dolgoročno dvig življenjskega standarda ljudi, kar se kaže tudi v priseljevanju in odpiranju novih delovnih mest.

Razvojne možnosti, ki jih omogoča izvedba investicije, prispevajo k izboljšanju zaposlitvenih priložnosti v lokalnem okolju in gospodarsko rast.

Po kriteriju potenciala za ustvarjanje novih zaposlitvenih možnosti je varianta »z investicijo« bolj ugodna.

## 7 OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH

### 7.1 Varianta »brez investicije«

Ta varianta ne predvideva nobenih projektnih aktivnosti, zato nima časovnega načrta.

### 7.2 Varianta »z investicijo«

V okviru variante »z investicijo« je načrtovano, da se bodo izvedbena dela začela v septembru 2026 in bodo trajala do konca februarja 2027. Zaključek aktivnosti je predviden do konca aprila 2027.

Vsa dokumentacija, potrebna pred začetkom izvajanja del, je že bila pridobljena. Za investicijo je bilo dne 19. 4. 2024 izdano gradbeno dovoljenje št. 351-33/2023-6242-16 (pravnomočno od dne 30. 4. 2024).

Terminski plan opredeljuje časovni raspored in trajanje izvedbe posameznih aktivnosti projekta.

TABELA 6: ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA

AKTIVNOST	ZAČETEK	KONEC
<b>PRIPRAVLJALNA DELA</b>		
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
<b>IZVEDBENA DELA</b>		
Izvedba GOI del	09/2026	02/2027
Zaključek		04/2027

Z vidika časovne izvedbe investicije je ugodnejša varianta »z investicijo«, ki predvideva, da bodo zastavljeni cilji doseženi v aprilu 2027. Pri varianti »brez investicije« teh ciljev ne moremo doseči.

## 8 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT Z ANALIZO SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO - ZASEBNEGA PARTNERSTVA

### 8.1 Varianta »brez investicije«

Investicijski stroški ob zasledovanju scenarija »brez investicije« ne bi nastali, zato tudi prikaz finančne konstrukcije te variante ni mogoč.

### 8.2 Varianta »z investicijo«

Občina Slovenska Bistrica bo za pridobitev sofinanciranja stroškov investicije 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 7: 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
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.661.809,09</b>	<b>914.458,48</b>	<b>3.576.267,57</b>	<b>74,43</b>

Investitor izkaže zaprtost finančne konstrukcije tako, da zagotovi vire financiranja za celotno vrednost investicije po tekočih cenah.

Predvideno je sofinanciranje stroškov investicije z nepovratnimi sredstvi evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada, načrtovanih v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, 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 omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Sredstva evropske kohezijske politike, ki so na razpolago za sofinanciranje operacij, zajemajo:

- namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – EU del v deležu 85 % in
- namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – slovenska udeležba v deležu 15 %.

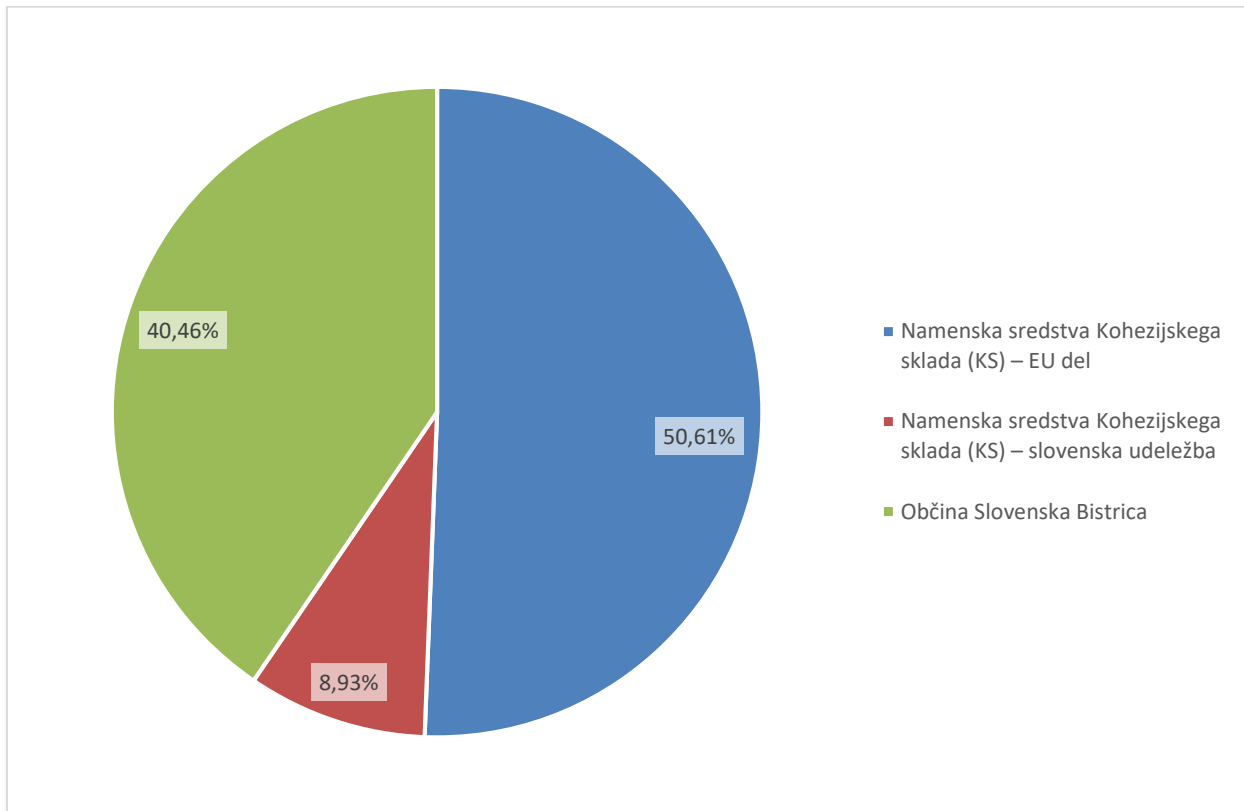
S sredstvi Kohezijskega sklada se sofinancirajo priznani upravičeni stroški projekta v deležu do 80 % priznanih upravičenih stroškov projekta, kar znaša **2.129.447,27 EUR**, od tega predstavlja **1.810.030,18 EUR** podporo Unije, **319.417,09 EUR** pa nacionalni prispevek iz državnega proračuna. Preostanek 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 8: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE

Vir financiranja	2026		2027		Skupaj		Delež
	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	Upr. stroški	Neupr. stroški	
Namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – EU del	1.692.856,87	0,00	117.173,31	0,00	1.810.030,18	0,00	50,61%
Namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – slovenska udeležba	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%
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.489.495,40</b>	<b>0,00</b>	<b>172.313,69</b>	<b>914.458,48</b>	<b>2.661.809,09</b>	<b>914.458,48</b>	<b>100,00%</b>

SLIKA 10: FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE



### 8.3 Smiselnost vključitve javno – zasebnega partnerstva

Javno - zasebno partnerstvo je oblika sodelovanja med javnim in zasebnim sektorjem, namen katerega je povečati učinkovitost in kakovost javnih storitev ter omogočiti vsakemu sektorju, da dela, kar najbolje zna. O njem govorimo predvsem v primeru zasebnih vlaganj v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu v zvezi z izgradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem javne infrastrukture, v nekaterih primerih izvajanja gospodarskih in drugih javnih služb ali dejavnosti.

Osnovne značilnosti javno – zasebnega partnerstva:

- prenos tveganj z javnega na zasebnega partnerja,
- dolgoročnost,
- izboljšanje učinkovitosti – v interesu zasebnega sektorja je, da izvede projekt po čim nižji ceni s čim večjimi poslovnimi učinki,
- izboljšanje kvalitete javnih storitev,
- zmanjšanje stroškov storitev,
- učinkovit nadzor,
- enostranski ukrepi – zaščita javnega interesa.

Javni in zasebni sektor na ta način spletata partnerstvo s skupnim ciljem, vendar z različnimi motivi. Zasebni sektor išče ustrezen dobiček v skladu z investiranim kapitalom in s sprejetimi tveganji, javni sektor pa išče izboljšanje kakovosti storitev. Zasebni sektor razpolaga s strokovnimi znanji, inovativnostjo, hitrostjo, učinkovitostjo, medtem, ko je javni sektor bolj tog pri zagotavljanju izvajanja javnih interesov.

Glede na dejstvo, da gre v konkretnem investicijskem projektu za neprofitno naložbo v javno (družbeno) infrastrukturo na področju prometa, lahko zaključimo, da investicija kot taka ni zanimiva za vključitev zasebnega kapitala. Finančni kazalniki so negativni, kar pomeni, da tovrsten projekt za zasebnika ni finančno upravičen in ne prinaša donosa na vložena sredstva, kar je bistven pogoj za vložek zasebnega kapitala.

Investicijski projekt zato ni zanimiv za izvajanje v obliki javno-zasebnega partnerstva, saj glede na finančne izračune ne prinaša finančnih donosov.

## 9 IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV POSAMEZNIH VARIANT TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

### 9.1 Varianta »brez investicije«

Ta varianta ne predvideva finančnega toka in družbenih koristi, zato izračun finančnih in ekonomskih kazalnikov ni mogoč.

### 9.2 Varianta »z investicijo«

#### 9.2.1 Finančna analiza projekta

##### OSNOVNE PREDPOSTAVKE ZA IZDELAVO FINANČNE ANALIZE

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 možnost 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.

### 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 znašajo 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 m<sup>2</sup> 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/m<sup>2</sup> (za notranje prostore) skladno z občinskim odlokom. Ocenjeni prihodki znašajo 22.536 EUR letno (313 m<sup>2</sup> x 6 x 12).

### FINANČNI TOK INVESTICIJE

TABELA 9: FINANČNI 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	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

## UREDITEV AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA S PARKIŠČEM V SLOVENSKI BISTRICI

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
	<b>3.552.873,26</b>	<b>1.210.400,00</b>	<b>668.568,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-4.094.705,26</b>	<b>3.511.974,11</b>	<b>692.438,04</b>	<b>382.470,19</b>	<b>0,00</b>	<b>-3.821.941,96</b>

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 10: 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.

#### 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 11: 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.

S finančnega vidika je sicer varianta »brez« investicije ugodnejša, saj ne predvideva nobenih investicijskih vlaganj. Ker pa ta varianta prav tako ne omogoča uresničevanja namena investicije in doseganja zastavljenih ciljev, ne omogoča nikakršnih dodatnih družbenih koristi in učinkov. Iz tega razloga lahko zaključimo, da je optimalnejša varianta »z« investicijo.

### 9.2.2 Ekonomska analiza projekta

#### 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  $0,82 - 0,2624 = 0,5576$ .

#### 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 nesreče<sup>2</sup>: - brez poškodbe = 8.480 €

- lažja telesna poškodba = 58.536

- huda telesna poškodba = 591.484

Zunanji stroški prometa<sup>3</sup>: - 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 12: IZRAČUN EKONOMSKIH KORISTI PROJEKTA NA LETNI RAVNI

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

### EKONOMSKI TOK PROJEKTA

TABELA 13: EKONOMSKI TOK

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

<sup>2</sup> 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/>

<sup>3</sup> Zunanji stroški prometa (Agencija RS za okolje, 2023), dostopno na: [https://eionet.arso.gov.si/sites/default/files/2024-12/ARSO\\_zunanji-stroski-prometa-SLO%20%281%29\\_Zadnja10122024.pdf](https://eionet.arso.gov.si/sites/default/files/2024-12/ARSO_zunanji-stroski-prometa-SLO%20%281%29_Zadnja10122024.pdf)

2040		22.750,08	315.429,00		292.678,92		13.137,60	182.152,39		169.014,78
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
	<b>2.504.775,65</b>	<b>674.919,04</b>	<b>9.455.358,00</b>	<b>0,00</b>	<b>6.275.663,31</b>	<b>2.475.941,75</b>	<b>386.103,45</b>	<b>5.447.185,70</b>	<b>0,00</b>	<b>2.585.140,50</b>

EKONOMSKA MERILA INVESTICIJE

TABELA 14: 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.

Na podlagi presoje finančne in ekonomske upravičenosti investicije je ugodnejša varianta »z investicijo«.

## 10 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

### 10.1 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 15: 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.

## 10.2 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 16: : OCENA TVEGANJA

TVEGANJA V PRIPRAVLJALNI FAZI			OCENA TVEGANJA
1.	Pridobivanje dokumentacije	Gre predvsem za tveganje, povezano s kakovostjo in pravočasnostjo pridobivanja projektne in investicijske dokumentacije, dokumentacije s področja varstva okolja, prostorskih aktov, tehnične dokumentacije ipd. Ukrepi za zmanjšanje tveganj: 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.	Nizko tveganje
2.	Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	Dejavniki, ki vplivajo na tveganje, so: neusklajenost projekta s cilji in strategijo investitorja, neusklajenost projekta z državnimi strategijami in z veljavno zakonodajo ipd. Projekt je usklajen z lokalnimi, regionalnimi, državnimi in EU strateškimi dokumenti in politikami ter področno zakonodajo.	Nizko tveganje
3.	Splošna tveganja	Tukaj gre predvsem za tveganja, ki bi podaljšala pripravo projekta, zaradi česar bi to zamaknilo njegovo izvedbo ali povzročilo njegov zastoj. Prav tako gre za tveganja, povezana z odklonilnim javnim mnenjem, ki bi nasprotovalo realizaciji investicije. Ukrepi za zmanjšanje tveganj: 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.	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: 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: 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

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.

## 11 OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE

Za presojo optimalne variante smo skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l.RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) uporabili kriterije, ki so navedeni v spodnji tabeli. Pri posameznem merilu smo upoštevali vrednost za posamezno varianto, nato pa smo ugodnejši varianti dodelili 1 točko, manj ugodna varianta pa je prejela 0 točk.

TABELA 17: MERILA ZA IZBOR OPTIMALNE VARIANTE

Merilo	Varianta »brez investicije«	Varianta »z investicijo«
Višina investicijskih stroškov	1	0
Doseganje ciljev investicije	0	1
Usklajenost s cilji, strategijami, politikami in zakonodajo	0	1
Vpliv na zmanjševanje deleža motoriziranega prometa	0	1
Vpliv na urejenost in privlačnost območja	0	1
Vpliv na trajnostni razvoj	0	1
Vpliv na stanje okolja	0	1
Vpliv na zdravje ljudi in kakovost življenja	0	1
Finančna merila	1	0
Ekonomska merila	0	1
<b>SKUPAJ</b>	<b>2</b>	<b>8</b>

## 12 PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE

---

O tem, da predstavlja scenarij »brez investicije« manj ugoden scenarij, pričajo tako vsebinski kazalniki, kakor tudi sam namen izvedbe projekta in dejstvo, da scenarij ne prinaša nobenih dodatnih družbenih koristi. Lahko rečemo, da se varianta »brez investicije« ekonomsko ne izplača.

Iz vseh ugotovitev izhaja, da je varianta »z investicijo« upravičljiva za izvedbo, saj poleg izkazovanja pozitivnih ekonomskih kazalnikov, izpolnjuje cilje projekta in uresničuje njegov namen, obenem pa prinaša tudi druge družbene koristi in učinke.

Varianta »z investicijo« je zato spoznana za optimalno varianto.
--