



## **PROJEKT**

### **IZGRADNJA KOLESARSKE STEZE**

#### **Dokument identifikacije investicijskega projekta**

*(vsebinska v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Ur. list RS št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016)*

**Investitor:**

Občina Kidričevo, Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo  
Anton Leskovar, župan

**Izdelovalec DIIP:  
Odgovorna oseba:**

TERRA VERDE d.o.o., Vrščajeva ulica 8, 1000 Ljubljana  
Tadej Recek, direktor

**Datum izdelave:**

Januar 2026

#### PODATKI O PROJEKTU:

**Projekt:** Izgradnja kolesarske steze

**Značaj projekta:** Operacija v javnem interesu – Trajnostna mobilnost – Vlaganje v infrastrukturo za kolesarje in izboljšanje povezanosti v lokalnem prometnem omrežju

**Naročnik in investitor:** Občina Kidričevo, Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo

**Investicijska dokumentacija:** Dokument identifikacije investicijskega dokumenta

**Izvajalec:** TERRA VERDE d.o.o.  
Vrščajeva ulica 8, 1000 Ljubljana  
Direktor: Tadej Recek



Vodja projekta:  
Damjan Napast, direktor občinske uprave

Št. projekta: 1201/2026

Datum izdelave: Januar 2026

#### IZJAVA:

*Izdelano v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list št. 60/2006, 54/2010, 27/2016)*

**Dokument je s sklepom št. xxxx dne xx.xx.2026 potrdil Občinski svet Občine Kidričevo na xx. redni seji.**

## VSEBINA

1	Predstavitev investicijskega projekta	5
1.1	Investitor, izdelovalec investicijske dokumentacije in upravljaec ter strokovni delavci oz. službe, odgovorni za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije	5
2	Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero	7
2.1	Pregled in analiza obstoječega stanja	7
2.1.1	Predstavitev širše in ožje lokacije investicije:	8
2.2	Temeljni razlogi za investicijsko namero	11
2.3	Predmet projekta	12
3	Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami	13
3.1	Opredelitev ciljev investicije	13
3.1.1	Socialno ekonomska ocena stanja s prikazom bodočih trendov	14
3.2	Skladnost projekta z razvojnimi strategijami in politikami	15
3.2.1	Splošno o razvojni strategiji kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo	15
3.2.2	Pravne in strokovne podlage ter predhodno pripravljene dokumentacije, idejne rešitve in študije na področju predmetne investicije	16
3.2.3	Razvojni okvir projekta – usklajenost z državnimi in lokalnimi razvojnimi dokumenti	17
4	Predstavitev variant investicij	18
4.1	Varianta »brez« investicije	18
4.2	Varianta »z« investicijo	19
4.3	Primerjava variant »brez« in »z« in izbor optimalne variante	20
5	Opredelitev vrste investicije, ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah, prikazano posebej za upravičene in preostale stroške in navedba osnov za oceno vrednosti	22
5.1	Opredelitev vrste investicije	22
5.1.1	Opis projekta	22
5.2	Osnove za oceno vrednosti	26
5.2.1	Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah	26
5.2.2	Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah	27
5.3	Predvideni viri financiranja	27
5.4	Analize stroškov in koristi, skupaj s predstavitvijo tistih stroškov in koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarnih enotah	27
5.4.1	Finančno ovrednotene koristi	28
5.4.2	Finančna analiza investicije	29
5.4.3	Ekonomska analiza investicije	31
5.4.4	Sklepna ugotovitev analize	32
6	Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo skupaj z informacijo o pričakovani stopnji izrabe zmogljivosti oziroma ekonomski upravičenosti projekta	32
6.1	Projektna dokumentacija	32
6.2	Varstvo okolja	33

6.3 Časovni načrt izvedbe investicije	35
6.4 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo	35
6.5 Predvideni viri financiranja in dinamika vlaganj po letih	36
6.6 Analiza tveganj in občutljivosti	36
7 Ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljnje priprave investicijske, projektne in druge dokumentacije s časovnim načrtom	37
7.1 Potrebna investicijska dokumentacija	37

## Kazalo slik

Slika 1: Označeni posamezni Odseki kolesarske poti	8
Slika 2: Fotografije obstoječega stanja na Odseku 4 in 5 (Vir: PZI)	8
Slika 3: Območje Občine Kidričevo (označeno z rdečo barvo)	9
Slika 4: Naselja v Občini Kidričevo	9
Slika 5: Prikaz Odseka 1 (Kungota – Kidričevo)	23
Slika 6: Prikaz poteka Odseka 3 (rdeča barva) – Gramoznica vzhod, ki se nadaljuje na Odsek 4 (modra barva) (Vir: PZI)	25
Slika 7: Prikaz Odseka 4 in 5 – Gramoznica zahod (Vir: PZI)	26
Slika 8: Prikaz Odseka 5 (zelena barva, Odsek 6 (rdeča barva) in Odseka 7 (turkizna barva) (Vir: PZI)	26
Slika 9: Vrednost investicije – stalne cene (nivo cen januar 2026)	28
Slika 10: Dinamika investicij vlaganj – tekoče cene	28
Slika 11: Izračuni v okviru finančne analize investicije	31
Slika 12: Ovrednotene družbene koristi	32
Slika 13: Izračuni v okviru ekonomske analize	32

## Kazalo tabel

Tabela 1: Predstavitev investicijskega projekta	5
Tabela 2: Podatki o investitorju	6
Tabela 3: Merila in točkovanje za izbor optimalne variante	21
Tabela 4: Rezultati finančne analize	30
Tabela 5: Rezultati ekonomske analize	31
Tabela 6: Člani projektne ekipe investitorja	35
Tabela 7: Predvideni viri financiranja investicije	36
Tabela 8: Analiza občutljivosti investicije	37

## 1 Predstavitev investicijskega projekta

<b>Naziv projekta:</b>	Izgradnja kolesarske steze
<b>Upravičen namen:</b>	Trajnostna mobilnost
<b>Investitor:</b>	Občina Kidričevo, Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo
<b>Upravljalec projekta:</b>	Damjan Napast, direktor občinske uprave
<b>Lokacija projekta:</b>	Občina Kidričevo, Podravska statistična regija
<b>Opis ukrepov:</b>	Ureditev kolesarske infrastrukture na območju Občine Kidričevo, ki obsega novogradnjo in rekonstrukcijo kolesarskih poti na več odsekih, z namenom vzpostavitve varne, neprekinjene in funkcionalne kolesarske povezave med naselji ter navezave na obstoječe regionalne kolesarske poti, v skladu z načeli trajnostne mobilnosti in izboljšanja prometne varnosti.
<b>Terminski plan:</b>	Pričetek projekta: 2. četrtnje 2026 Zaključek projekta: 4. četrtnje 2027
<b>Vrednost investicije, JANUAR 2026 (stalne cene)</b>	2.243.680,10 evrov brez DDV 2.737.289,72 evrov z DDV

Tabela 1: Predstavitev investicijskega projekta

### 1.1 Investitor, izdelovalec investicijske dokumentacije in upravljaec ter strokovni delavci oz. službe, odgovorni za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije

Investitor projekta je Občina Kidričevo, ki bo izvajala vse postopke v zvezi z investicijo in bo zanje v celoti odgovorna.

Investitor: Občina Kidričevo  
Naslov: Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo  
Odgovorna oseba: Anton Leskovar, župan

.....

(podpis) žig

Odgovorna oseba investitorja za:

- vodenje projekta (vodja projekta),
- za izvedbo investicije (skrbnik izvedbe) ter pripravo ustrezne projektne dokumentacije,
- za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske dokumentacije

Damjan Napast, direktor občinske uprave

.....

(podpis) žig

Podatki o investitorju:

Investitor	
<b>Naziv</b>	Občina Kidričevo
<b>Naslov</b>	Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo
<b>Odgovorna oseba</b>	Anton Leskovar, župan
<b>Telefon</b>	02 799 06 10
<b>E-mail</b>	obcina@kidricevo.si
<b>Davčna številka</b>	SI 93796471
<b>Matična številka</b>	5883709000
<b>Transakcijski račun</b>	SI56 0124 5010 0017 097
<b>Odgovorna oseba s strani investitorja</b>	Damjan Napast, direktor občinske uprave
<b>Telefon</b>	041 394 143
<b>E-mail</b>	damjan.napast@kidricevo.si

Tabela 2: Podatki o investitorju

Pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske ter projektne in druge dokumentacije bo vodil investitor, Občina Kidričevo, v okviru obstoječih kadrovskega zmogljivosti. V okviru projekta bo investitor določil vodjo projekta in druge odgovorne osebe projektne skupine, ki bodo skrbale za nemoten potek in izvajanje pripravljanih in izvedbenih del projekta. Opredeljena projektna skupina bo v skupnem sodelovanju prispevala k čim bolj učinkovitemu izvajanju projekta in doseganju zastavljenih ciljev.

Za izvedbo projekta so potrebna znanja vodenja projekta, tehnična znanja načrtovanja, znanja postopkov gradbene izvedbe, prostorskega umeščanja, ekonomska in pravna znanja za spremljanje in evalvacijo projekta ter znanje komuniciranja z javnostjo. V izvajanje nalog in doseganje ciljev projekta bo investitor vključil tako svoje zaposlene, kot pogodbeno izvajalce in sicer izbrane nosilce izdelave projektne dokumentacije, izdelave investicijske dokumentacije ter izvedbe načrtovanih del.

Izdelovalec investicijske dokumentacije (DIIP):

Naziv: TERRA VERDE d.o.o.  
Vrščajeva ulica 8, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba: Tadej Recek, mag. ekon. in posl. ved, direktor

Telefon: +386 51 276 260

Podpis:



## 2 Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero

### 2.1 Pregled in analiza obstoječega stanja

Občina Kidričevo se sooča z izrazito potrebo po celoviti in varni ureditvi kolesarske infrastrukture, ki bi omogočala trajnostne oblike mobilnosti, izboljšala prometno varnost ter povezala posamezna naselja in pomembne funkcionalne točke v prostoru. Obstoječe stanje kolesarske infrastrukture na obravnavanem območju je neenotno, ponekod zastarelo, ponekod pa kolesarskih površin sploh ni, kar predstavlja pomembno omejitev za vsakodnevno rabo kolesa kot prometnega sredstva.

Na območju predvidene kolesarske povezave so posamezni odseki različno urejeni, kar je posledica postopnega in nepovezanega razvoja prometne infrastrukture v preteklih desetletjih. Predvidena trasa poteka skozi več naselij (Kidričevo, Kungota, Starošince) ob državnih cestah ter se na koncu navezuje na že vzpostavljeno regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane, kar dodatno poudarja njen strateški pomen.

Na obravnavanem odseku državne ceste št. 711, odsek 9013 Rače – Kungota - Kidričevo, ki poteka skozi območje Občine Kidričevo in se navezuje na predvideno traso kolesarske poti, je bil v letu 2023 zabeležen povprečni letni dnevni promet (PLDP) v višini 1.160 vozil. Takšna prometna obremenitev pomeni povečano izpostavljenost ranljivih udeležencev v prometu, zlasti kolesarjev in pešcev, ter predstavlja pomemben dejavnik tveganja z vidika prometne varnosti.

#### STANJE NA TERENU

Začetni del obravnavane trase poteka od naselja Kungota proti območju občinske stavbe v naselju Kidričevo, kjer je kolesarska površina sicer že vzpostavljena, vendar je bila zgrajena pred več desetletji in ne ustreza več veljavnim tehničnim, varnostnim in funkcionalnim standardom. Obstoječa ureditev je ozka, ne omogoča varnega srečevanja kolesarjev in ne zagotavlja ustrezne ravni prometne varnosti, zlasti za ranljive udeležence v prometu. Predmetni pododsek državne tako ceste poteka izven naselja po ravninskem terenu. Obstoječa cesta je v asfaltni izvedbi povprečne širine 5,5 do 5,8 m. Površine za pešce ali kolesarje so izvedene cca. 2 m od regionalne ceste na levi strani v smeri stacionaže.

Odsek 2 poteka znotraj naselja Kungota ob državni cesti št. 711. Na tem območju je delno zgrajen pločnik, za kolesarsko stezo pa ni prostora, zato se na tem delu uredi kolesarski promet tako, da se bo odvijal po sistemu »kolesarji na vozišču«.

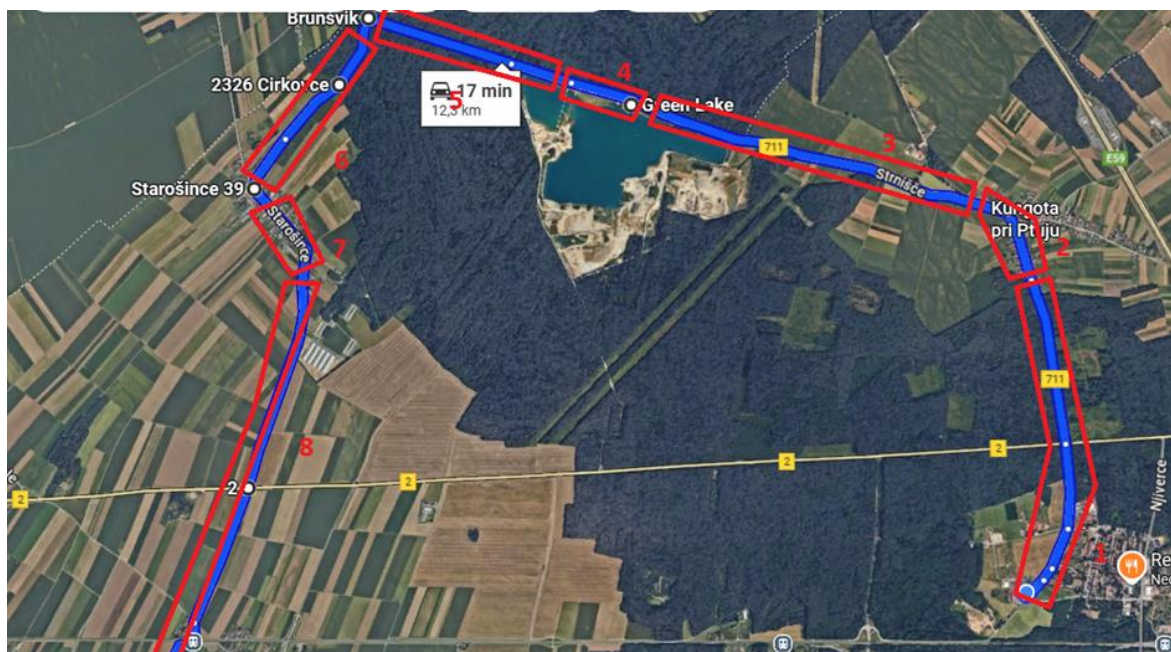
Na odsekih 3, 4, 5 in 6 ni kolesarske steze, zato je predvidena njena izgradnja, in sicer na:

- Odseku 3: Gramoznica Pleterje – Kungota, ki bo povezovala severni del Gramoznice Pleterje s Kungoto pri Ptuj. Kolesarska steza bo potekala vzporedno z državno cesto R3 št. 711, ods. 9013 Rače – Kungota od novega priključka v km 7.570, ki vodi h gramoznici Pleterje do navezave na obstoječo cesto Rače – Kungota v naselju Kungota pri Ptuj, v km 9. 390.
- Odseku 4 in 5: Gramoznica Pleterje - zahodni del ob državni cesti R3-711/9013 Rače – Kungota, na odseku med naseljem Brunšvik na zahodu in uvozom v bodoči rekreacijski center v gramoznici Pleterje na vzhodu.
- Odseku 6: Brunšvik-Starošince, kjer je predvidena kolesarsko – traktorska pot, trenutno pa na tem mestu poteka le poljska pot med polji in gozdom.

Odsek 7 poteka skozi naselje Starošince in je predvidena souporaba vozišča za kolesarje.

Za lažjo predstavbo poteka posameznih Odsekov so na spodnji fotografiji le ti označeni. **Predmet investicije po tem DIIP so Odseki 1 – 6.**





Slika 1: Označeni posamezni Odseki kolesarske poti



Slika 2: Fotografije obstoječega stanja na Odseku 4 in 5 (Vir: PZI)

### 2.1.1 Predstavitev širše in ožje lokacije investicije:

Investicija se bo izvajala na območju Občine Kidričevo, ki leži v Podravski statistični regiji ter meri 71 km<sup>2</sup>, kar jo uvršča po površini na 99. mesto med slovenskimi občinami. Občina Kidričevo je del funkcionalno povezanega prostora Dravsko-ptujskega polja in predstavlja pomembno prometno, gospodarsko in poselitveno območje v širši regiji.



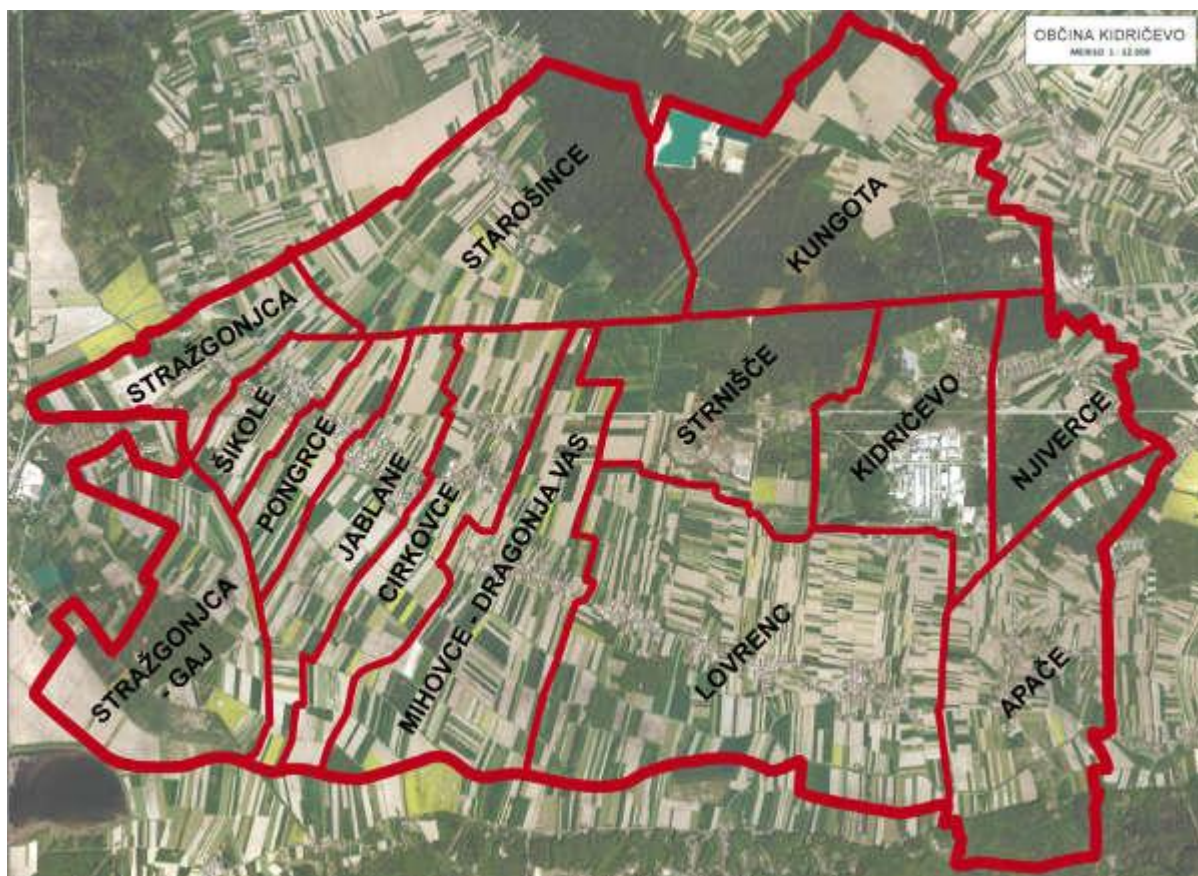




Slika 3: Območje Občine Kidričevo (označeno z rdečo barvo)

Občina Kidričevo je sestavljena iz naslednjih naselij: Apače, Cirkovce, Dragonja vas, Kidričevo, Kungota pri Ptuju, Lovrenc na Dravskem polju, Mihovce, Njiverce, Pleterje, Pongrce, Spodnje Jablane, Spodnji Gaj pri Pragerskem, Starošince, Stražgonjca, Strnišče, Šikole, Zgornje Jablane in Župečja vas.

Kidričevo je dobilo ime po slovenskem politiku, Borisu Kidriču, kraj pa je znan tudi po tovarni aluminija Talum.



Slika 4: Naselja v Občini Kidričevo

Kot omenjeno, občina obsega več naselij, med katerimi so tudi Kidričevo, Kungota in Starošince, ki so med seboj prostorsko in funkcionalno povezani, vendar trenutno nimajo vzpostavljene celovite

kolesarske povezave. Območje zaznamuje razpršena poselitev z izrazitim dnevnim prometom prebivalcev med kraji bivanja, delovnimi mesti, storitvenimi dejavnostmi in rekreacijskimi območji.

Širše območje investicije je prometno dobro dostopno in vključeno v regionalno cestno omrežje, pri čemer posamezni odseki trase potekajo tudi ob državnih cestah. Območje ima pomembno vlogo v regionalnem prometnem sistemu, hkrati pa je zaradi obremenjenosti cestnega omrežja še posebej izpostavljeno izzivom prometne varnosti in trajnostne mobilnosti.

Ožja lokacija investicije zajema traso, ki se začne v središču Občine Kidričevo in se postopoma nadaljuje skozi naselja Kidričevo, Kungoto pri Ptujju in Starošince. Prostor obravnavane trase vključuje stanovanjska območja, lokalne in državne ceste ter območja z gospodarskimi in turističnimi dejavnostmi. Značilnosti terena so pretežno ravninske, kar predstavlja ugoden naravni potencial za razvoj koledarskega prometa in vsakodnevno uporabo kolesa.

Lokacija investicije je iz vidika prostorskega razvoja in trajnostne mobilnosti strateško pomembna, saj omogoča povezovanje naselij znotraj občine ter hkrati vključevanje v širše regionalne prometne tokove. Zaradi obstoječe prometne obremenjenosti in odsotnosti neprekinjene koledarske infrastrukture predstavlja območje ustrezno izhodišče za nadaljnjo investicijsko obravnavo v okviru tega dokumenta.

Občina Kidričevo leži v neposredni bližini pomembnih regijskih in čezmejnih prometnih povezav, saj je od Ptujja oddaljena 7 km, od Maribora 23 km, od Slovenske Bistrice 19 km ter od mejnega prehoda Gruškovje 21 km.

V nadaljevanju so predstavljeni osnovni podatki za Občino Kidričevo:

- Število prebivalcev: 6.605 (na dan 1.7.2023)
- Nadmorska višina: 238 m
- Površina občine: 71 km<sup>2</sup>.

Lokacija občine tako omogoča dobro povezanost z bližnjimi mestnimi središči ter z drugimi večjimi naselji v regiji, hkrati pa nudi ugodne pogoje za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti. Na območju občine se nahajajo ključne javne in družbene funkcije, kot so vrtec, osnovna šola, zdravstvena postaja, športni in rekreacijski objekti, trgovske in storitvene dejavnosti ter več gospodarskih subjektov. Poselitev je razpršena, z izrazito dnevno mobilnostjo prebivalcev med kraji bivanja, dela in izobraževanja.

Občina Kidričevo leži v širšem prostoru, ki je vse bolj vpet v regionalne in čezmejne turistične ter rekreacijske tokove, zlasti v povezavi s Ptujem, Dravskim poljem in čezmejnim območjem Republike Hrvaške. Razvoj koledarske infrastrukture na obravnavanem območju je zato pomemben ne le z vidika lokalnih prebivalcev, temveč tudi z vidika rekreacijskih in turističnih uporabnikov, ki uporabljajo obstoječe in načrtovane koledarske povezave v širši regiji.

Vzpostavitev neprekinjene koledarske povezave v Občini Kidričevo prispeva k boljši navezavi na regionalno koledarsko omrežje ter omogoča vključevanje v širše čezmejne koledarske tokove, kar je skladno s cilji trajnostne mobilnosti, zmanjševanja rabe osebnih vozil in spodbujanja okolju prijaznih oblik prevoza. Zaradi ravninskega terena in bližine pomembnih regionalnih središč ima območje izrazit potencial za razvoj koledarjenja tako za vsakodnevne poti kot za rekreacijo in turizem.

V DIIP so bile obdelane naslednje variante:

- **varianta »brez« investicije,**
- **varianta »z« investicijo,** ki predvideva ureditev koledarske poti na območju Občine Kidričevo z namenom izboljšanja prometne varnosti, povezljivosti naselij ter spodbujanja trajnostne mobilnosti.

## 2.2 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Investicijska namera ureditve kolesarske poti v Občini Kidričevo temelji na ugotovljenih prometnih, prostorskih, okoljskih in družbenih potrebah območja ter na dolgoročnih razvojnih usmeritvah občine na področju trajnostne mobilnosti in prometne varnosti.

Odločitev za investicijo v ureditev kolesarske poti je bila sprejeta zaradi naslednjih razlogov:

### 1) Izboljšanje prometne varnosti ranljivih udeležencev

Na večjem delu obravnavanega območja kolesarska infrastruktura ni ustrezno urejena ali pa sploh ne obstaja, zaradi česar so kolesarji prisiljeni uporabljati vozišče skupaj z motornim prometom. Takšna ureditev povečuje tveganje za prometne nesreče, zlasti na odsekih z večjo prometno obremenitvijo. Ureditev kolesarske poti predstavlja pomemben ukrep za ločitev kolesarskega in motornega prometa ter izboljšanje varnosti ranljivih udeležencev v prometu.

### 2) Vzpostavitev neprekinjene in funkcionalne kolesarske povezave

Obstoječe stanje ne omogoča neprekinjene kolesarske povezave med posameznimi naselji v občini in do ključnih ciljev dnevnih poti, kot so delovna mesta, izobraževalne ustanove, javne storitve in rekreacijske površine. Investicija je namenjena vzpostavitvi povezane in logične kolesarske trase, ki bo omogočala učinkovito in varno kolesarjenje na daljših razdaljah znotraj občine ter navezavo na širše kolesarsko omrežje.

### 3) Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti

Zaradi razpršene poselitve in vsakodnevnih migracij prebivalstva je osebni avtomobil trenutno prevladujoče prevozno sredstvo. Ureditev kakovostne kolesarske infrastrukture ustvarja pogoje za večjo uporabo kolesa pri vsakodnevnih poteh in prispeva k postopnemu zmanjševanju odvisnosti od motornega prometa. S tem se izboljšuje učinkovitost prometnega sistema in zmanjšujejo negativni vplivi prometa na okolje.

### 4) Okoljski in podnebni vidiki

Promet je eden pomembnejših virov onesnaževanja zraka in emisij toplogrednih plinov. Spodbujanje kolesarjenja kot okolju prijazne oblike mobilnosti prispeva k zmanjševanju emisij, hrupa in drugih negativnih vplivov prometa na bivalno okolje. Investicija tako podpira trajnostni razvoj prostora in izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev.

### 5) Socialna dostopnost in kakovost bivanja

Kolesarska pot izboljšuje dostopnost za različne skupine prebivalcev, vključno z otroki, mladimi, starejšimi in osebami brez dostopa do osebnega avtomobila. Omogoča večjo samostojnost pri vsakodnevnih opravkih ter prispeva k večji socialni vključenosti in enakosti v dostopu do storitev in javnega prostora.

### 6) Regionalna in prostorska povezanost

Obravnavana kolesarska povezava ima pomembno vlogo tudi z vidika prostorske in regionalne povezanosti, saj omogoča navezavo lokalnega kolesarskega omrežja na obstoječe regionalne kolesarske poti. S tem se krepi funkcionalna povezanost območja, povečuje privlačnost prostora za bivanje in rekreacijo ter odpira možnosti za nadaljnji razvoj trajnostnega turizma.

Na podlagi navedenega je investicijska namera ureditve kolesarske poti v Občini Kidričevo utemeljena kot odgovor na obstoječe prometne izzive, potrebo po večji prometni varnosti ter željo po izboljšanju kakovosti bivanja in trajnostnega razvoja prostora. Investicija predstavlja dolgoročno koristno rešitev za prebivalce občine in širše okolje.

## 2.3 Predmet projekta

Predmet projekta je ureditev kolesarske poti na območju Občine Kidričevo, katere namen je vzpostaviti neprekinjeno, varno in funkcionalno kolesarsko povezavo med posameznimi naselji v občini ter zagotoviti navezavo na obstoječe regionalno kolesarsko omrežje.

Projekt obravnava celovito ureditev kolesarske infrastrukture vzdolž predvidene trase, ki se začne v območju središča Občine Kidričevo, poteka skozi naselja Kidričevo, Kungota in Starošince. V zaključnem delu se navezuje na že zgrajeno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane. Trasa poteka skozi območja z različno prostorsko in prometno rabo, vključno s stanovanjskimi območji, odseki ob lokalnih in državnih cestah ter območji z gospodarskimi in rekreacijskimi dejavnostmi.

Predmet projekta zajema vzpostavitev ustreznih pogojev za kolesarski promet na odsekih, kjer kolesarska infrastruktura trenutno ni urejena ali pa ne ustreza sodobnim standardom. Projekt je usmerjen v izboljšanje prometne varnosti, povečanje dostopnosti in povezljivosti ter spodbujanje uporabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

Projekt se načrtuje kot celovita investicija, ki obravnava traso kolesarske povezave znotraj občine, pri čemer omogoča tudi fazno (po odsekih) izvajanje glede na razpoložljiva finančna sredstva in druge izvedbene okoliščine. Ne glede na faznost izvedbe je predmet projekta obravnavan kot funkcionalna celota, saj le neprekinjena kolesarska povezava zagotavlja doseganje zastavljenih ciljev.

S projektom se vzpostavlja infrastruktura v javnem interesu, namenjena prebivalcem občine, dnevnim migrantom ter rekreativnim in drugim uporabnikom prostora. Predmet projekta prispeva k dolgoročnemu razvoju trajnostne mobilnosti, izboljšanju kakovosti bivanja ter večji prometni varnosti na območju Občine Kidričevo.

V interesu investitorja, Občine Kidričevo, je vzpostaviti celovito in varno kolesarsko povezavo, ki bo izboljšala prometno varnost, povečala dostopnost in prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti na območju občine. Z izvedbo investicije v ureditev kolesarske poti investitor zasleduje naslednje cilje:

1. **Izboljšati prometno varnost in kakovost kolesarske infrastrukture:** Ureditev kolesarske poti bo omogočila varnejše pogoje za kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu, zlasti na odsekih, kjer se promet trenutno odvija po vozišču skupaj z motornimi vozili. Ločitev kolesarskega in motornega prometa bo prispevala k zmanjšanju tveganja prometnih nesreč in izboljšanju zaznane varnosti.
2. **Vzpostaviti neprekinjeno kolesarsko povezavo med naselji:** Projekt bo omogočil povezavo med naselji Kidričevo, Kungota in Starošince ter zagotovil navezavo na obstoječe regionalno kolesarsko omrežje. S tem se bo izboljšala funkcionalna povezanost območja ter omogočila učinkovitejša mobilnost prebivalcev znotraj občine in v širšem prostoru.
3. **Spodbuditi uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva:** Kakovostna kolesarska infrastruktura predstavlja ključen pogoj za povečanje uporabe kolesa pri vsakodnevnih poteh, kot so poti na delo, v šolo, do storitev in rekreacijskih območij. Projekt bo prispeval k zmanjšanju odvisnosti od osebne motorne prometa in k bolj uravnoteženemu prometnemu sistemu.
4. **Prispevati k varovanju okolja in trajnostnemu razvoju prostora:** Spodbujanje kolesarjenja kot okolju prijazne oblike mobilnosti prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, hrupa in drugih negativnih vplivov prometa na okolje. Investicija podpira dolgoročne cilje trajnostnega prostorskega razvoja in izboljšanja kakovosti bivanja.
5. **Izboljšati dostopnost in socialno vključenost:** Kolesarska pot bo izboljšala dostopnost za različne skupine prebivalcev, vključno z otroki, mladimi, starejšimi in osebami brez dostopa do

osebnega avtomobila. Projekt prispeva k večji socialni vključenosti in enakim možnostim dostopa do javnega prostora in storitev.

6. **Okrepiti rekreacijsko in turistično rabo prostora:** Z ureditvijo kolesarske povezave se izboljšujejo pogoji tudi za rekreativno in turistično kolesarjenje ter za navezavo na obstoječe in načrtovane regionalne kolesarske poti. S tem se povečuje prepoznavnost območja in njegova privlačnost za obiskovalce, kar ima pozitiven vpliv na lokalno okolje.

### 3 Opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

#### 3.1 Opredelitev ciljev investicije



Investitor, Občina Kidričevo, bo z ureditvijo kolesarske poti vzpostavila neprekinjeno in funkcionalno kolesarsko povezavo na območju občine, s katero bo izboljšala pogoje za vsakodnevno mobilnost prebivalcev ter povečala prometno varnost ranljivih udeležencev v prometu. Investicija bo omogočila boljšo povezanost posameznih naselij znotraj občine ter njihovo navezavo na širše regionalno kolesarsko omrežje.

Z ureditvijo kolesarske poti bo Občina Kidričevo ustvarila pogoje za večjo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva, kar bo prispevalo k zmanjševanju odvisnosti od osebnega motornega prometa, izboljšanju kakovosti bivanja ter trajnostnemu razvoju prostora. Projekt bo hkrati omogočil poglobljeno sodelovanje med občino, lokalno skupnostjo in drugimi deležniki, povezanimi z razvojem trajnostne mobilnosti, ter prispeval k dolgoročni prometni in prostorski urejenosti območja.

Z izvedbo investicije se pričakuje izboljšanje prometnih razmer v občini, kar bo obsegalo več kategorij, kot so večja prometna varnost, boljša dostopnost do storitev in delovnih mest, večja raba trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšani pogoji za rekreacijo in vsakodnevno gibanje prebivalcev.

Primarni cilji investicije se delijo na dva sklopa:

##### 1. Sklop: Ureditev kolesarske infrastrukture

- vzpostavitev neprekinjene kolesarske poti na območju Občine Kidričevo;
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev z ločitvijo kolesarskega in motornega prometa na nevarnih in prometno obremenjenih odsekih;
- ureditev kolesarskih površin na odsekih, kjer kolesarska infrastruktura trenutno ni urejena ali ne ustreza sodobnim standardom;
- zagotovitev funkcionalne povezanosti med naselji Kidričevo, Kungota in Starošince;
- navezava kolesarske poti na obstoječo regionalno kolesarsko povezavo.

##### 2. Sklop: Spodbujanje trajnostne in aktivne mobilnosti

- izboljšanje pogojev za uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva;
- povečanje dostopnosti za različne skupine prebivalcev, zlasti otroke, mlade, starejše in osebe brez dostopa do osebnega avtomobila;
- zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, zlasti emisij in hrupa;
- izboljšanje kakovosti bivanja in rabe javnega prostora;
- krepitev rekreacijske in turistične rabe prostora.

**Specifični cilj investicije** je izboljšanje prometne varnosti in kakovosti kolesarske izkušnje uporabnikov na območju Občine Kidričevo.



#### **TERMINSKI IN FINANČNI CILJI INVESTICIJE:**

- investicijo zaključiti najkasneje do konca leta 2027,
- investicijska vrednost: investicijo izvesti v višini 2.243.680,10 EUR (brez DDV),
- predvidene aktivnosti: obsegajo pripravo investicije, izvedbo gradbenih del, ureditev kolesarske infrastrukture ter spremljajoče prometno-tehnične ureditve.

Investitor bo s projektom prispeval k izboljšanju prometne urejenosti in večji prometni varnosti na območju občine. Ureditev kolesarske poti bo povečala uporabnost prostora za vsakodnevne poti, rekreacijo in trajnostno mobilnost ter okrepila vlogo Občine Kidričevo kot okolju prijaznega in prometno varnega bivalnega okolja.

#### **3.1.1 Socialno ekonomska ocena stanja s prikazom bodočih trendov**

Vsem zgoraj opredeljenim ciljem investicije se zadosti tudi z vidika socialno-ekonomskih implikacij, ki jih bo imela izvedba projekta na območje Občine Kidričevo. V nadaljevanju je najprej predstavljeno obstoječe stanje na področju demografije ter gospodarsko-ekonomskega okolja, nato pa so opredeljeni predvideni razvojni trendi, ki imajo neposreden oziroma posreden vpliv na načrtovanje in utemeljenost investicije.

##### **Socialno-ekonomsko stanje območja**

Občina Kidričevo je srednje velika občina z razpršeno poselitvijo in več manjšimi naselji, med katerimi so pomembne dnevne migracije prebivalstva. Prebivalci se dnevno vozijo na delo, v šolo ter do storitvenih in oskrbnih dejavnosti, pri čemer osebni avtomobil predstavlja prevladujoče prevozno sredstvo. Razlogi za to so predvsem prostorska razpršenost naselij, omejene možnosti alternativnih oblik prevoza ter neustrezno razvita kolesarska infrastruktura.

Demografsko strukturo območja zaznamuje prisotnost različnih starostnih skupin, pri čemer imajo pomemben delež aktivno delovno prebivalstvo, otroci in mladostniki ter starejši prebivalci. Prav za te skupine so varne in dostopne prometne povezave ključnega pomena, saj vplivajo na kakovost vsakdanjega življenja, stopnjo samostojnosti in socialne vključenosti.

Gospodarsko okolje območja temelji na kombinaciji industrijskih, obrtnih, storitvenih in kmetijskih dejavnosti, pri čemer so delovna mesta prostorsko razpršena. Poleg tega ima območje tudi rekreacijski in turistični potencial, ki pa je trenutno omejen zaradi neustrezne povezljivosti in pomanjkanja kakovostne infrastrukture za nemotorizirane oblike mobilnosti.

##### **Predvideni razvojni trendi**

V prihodnjem obdobju se na območju Občine Kidričevo pričakuje nadaljevanje dnevnih migracij prebivalstva ter postopno povečevanje potreb po varnih, dostopnih in trajnostnih prometnih povezavah. Pričakovani so trendi, ki vključujejo večjo ozaveščenost prebivalcev o pomenu zdravega načina življenja, večjo rabo kolesa za rekreacijo in vsakodnevne poti ter večjo potrebo po prometni varnosti za ranljive udeležence v prometu.

Hkrati se pričakuje povečana potreba po zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje, zlasti v smislu emisij, hrupa in rabe prostora. Razvoj trajnostnih oblik mobilnosti bo zato vse bolj pomemben element lokalnega razvoja in prostorskega načrtovanja.

Z vidika socialno-ekonomskih učinkov bo vzpostavitev kakovostne kolesarske infrastrukture prispevala k večji dostopnosti delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev, kar ima pozitiven vpliv na gospodarsko aktivnost in socialno vključenost prebivalstva. Ureditev kolesarske poti bo hkrati podprla razvoj rekreacijskih in turističnih dejavnosti ter izboljšala privlačnost območja za bivanje.

## Vpliv na načrtovanje projekta

Ugotovljeno socialno-ekonomsko stanje in predvideni razvojni trendi potrjujejo smiselnost in potrebo po investiciji v ureditev kolesarske poti. Projekt je zasnovan kot odziv na obstoječe prometne in prostorske izzive ter kot podpora pričakovanim trendom trajnostnega razvoja, večje mobilnosti prebivalcev in izboljšanja kakovosti bivanja.

Izvedba projekta bo prispevala k dolgoročnim pozitivnim socialno-ekonomskim učinkom, ki se bodo odražali v večji prometni varnosti, izboljšani dostopnosti, večji rabi trajnostnih oblik mobilnosti ter večji kakovosti življenja prebivalcev Občine Kidričevo.

## 3.2 Skladnost projekta z razvojnimi strategijami in politikami

### 3.2.1 Splošno o razvojni strategiji kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo

Razvoj kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo predstavlja pomemben del celostnega pristopa k urejanju prostora, prometa in trajnostne mobilnosti. Občina Kidričevo v svojih razvojnih usmeritvah postopno krepi vlogo trajnostnih oblik mobilnosti, zlasti hoje in kolesarjenja, kot enakovrednih in varnih načinov vsakodnevnega premikanja prebivalcev ter kot dopnilo motoriziranemu prometu.

Razvojna strategija kolesarskih poti v občini izhaja iz prostorskih in prometnih značilnosti območja, za katere so značilni razpršena poselitev, medsebojna povezanost več manjših naselij ter izrazite dnevne migracije prebivalstva zaradi dostopa do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, javnih storitev in rekreacijskih površin. Obstoječa prometna infrastruktura je v pretežni meri prilagojena motoriziranemu prometu, medtem ko kolesarska infrastruktura ponekod ni urejena ali ne ustreza sodobnim varnostnim in funkcionalnim standardom.

Strateški cilj občine na področju kolesarske infrastrukture je vzpostavitev neprekinjenega, varnega in funkcionalnega kolesarskega omrežja, ki bo omogočalo povezovanje posameznih naselij znotraj občine ter njihovo navezavo na širše regionalne kolesarske povezave. Pri tem se razvoj kolesarskih poti ne obravnava zgolj kot infrastrukturni poseg, temveč kot orodje za izboljšanje prometne varnosti, zmanjševanje okoljskih obremenitev ter dvig kakovosti bivanja.

Razvojna strategija temelji na postopnem urejanju kolesarskih povezav po odsekih, pri čemer se prednostno obravnavajo prometno bolj obremenjeni in varnostno problematični odseki ter območja z večjim potencialom za vsakodnevno uporabo kolesa. Poseben poudarek je namenjen zagotavljanju varnosti ranljivih udeležencev v prometu, zlasti otrok, starejših in drugih uporabnikov, ki so v obstoječih razmerah pogosto izpostavljeni povečanim tveganjem.

Kolesarska infrastruktura je v razvojnih dokumentih občine obravnavana tudi kot pomemben element spodbujanja zdravega življenjskega sloga, rekreacije in lokalnega turizma. Urejene kolesarske poti omogočajo boljšo dostopnost do naravnih in rekreacijskih območij ter prispevajo k večji rabi javnega prostora na trajnosten način.

Predmetna investicija se umešča v dolgoročno razvojno usmeritev Občine Kidričevo, ki zasleduje cilje celostnega prometnega urejanja, večje prometne varnosti in spodbujanja trajnostne mobilnosti. Projekt predstavlja konkreten korak k uresničevanju teh strateških usmeritev ter prispeva k vzpostavitvi kakovostnega kolesarskega omrežja, ki bo dolgoročno služilo prebivalcem občine in obiskovalcem območja.



### 3.2.2 Pravne in strokovne podlage ter predhodno pripravljene dokumentacije, idejne rešitve in študije na področju predmetne investicije

Predmetna investicija v ureditev kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo temelji na veljavnih pravnih podlagah, strateških razvojnih dokumentih ter strokovnih podlagah s področja urejanja prostora, prometa in trajnostne mobilnosti. Projekt je skladen z nacionalnimi in lokalnimi usmeritvami ter temelji na že pripravljenih strokovnih rešitvah, ki omogočajo njegovo fazno in realno izvedbo.

Spodaj so navedene pravne in strokovne podlage ter predhodno pripravljene dokumentacije, idejne rešitve in študije na področju predmetne investicije, ki so trenutno v veljavi.

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- Atlas okolja, dostopen na: [http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas\\_Okolja\\_AXL@Arso](http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso),
- E-Prostor, dostopen na: <http://www.e-prostor.gov.si/>,
- Prostorski akti Občine Kidričevo, dostopni na: <https://www.kidricevo.si/obcina/prostorski-nacrt/>,
- Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, dostopna na: <https://evrope.sredstva.si/app/uploads/2023/06/NSP-1-podpisana.docx.pdf>,
- Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617, 13/18, 195/20 – odl. US, 18/23 – ZDU-10 in 76/23),

Pri pripravi projektne in investicijske dokumentacije ter fizični izvedbi investicije je obvezno upoštevati veljavne Zakone, Uredbe in Pravilnike, ki so trenutno v veljavi:

- Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3) (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24, 25/25 – odl. US in 75/25),
- Zakon o cestah (ZCes-2) (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE),
- Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE, 158/20 in 44/22 – ZVO-2),
- Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24 – ZAID-A),
- Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov (Uradni list RS, št. 30/23),
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) (Uradni list RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo, 161/21 – popr., 22/25 in 86/25 – odl. US),
- Uredba o kategorizaciji državnih cest (Uradni list RS, št. 102/12, 35/15, 38/15, 78/15, 21/16, 52/16),
- 64/16, 41/17 in 63/17)
- Zakon o varstvu pred požarom (Uradni list RS, št. 3/07 – uradno prečiščeno besedilo, 9/11, 83/12, 61/17 – GZ, 189/20 – ZFRO in 43/22).

Upoštevana je tudi skladnost z drugimi veljavnimi državnimi pravilniki, predpisi in zakoni s področja načrtovanja, kot so:

- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 26/24, 30/24 – popr. in 22/25)
- graditve, varstva okolja, varstva pri delu ter požarnega varstva,
- upoštevana je skladnost z veljavnimi lokalnimi odloki s področja komunale, varstva pred

hrupom in varstva zraka ter določbami veljavnega UN (s sprejetimi spremembami) na območju predvidene gradnje,

- Tehnične smernice in priporočila za projektiranje kolesarske infrastrukture.
- Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1 in 36/18),
- Pravilnik za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12),
- Pravilnik o kolesarskih povezavah (Ur.l. RS, št. 29/18),
- Infrastruktura za pešce, Splošne usmeritve (MZI, avgust 2017),
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (MZI, avgust 2017),
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin (DRSC, junij 2012),
- Tehnične specifikacije za ceste in objekte (TSC), ki jih je izdalo Ministrstvo za promet od leta 2000 dalje.

### 3.2.3 Razvojni okvir projekta – usklajenost z državnimi in lokalnimi razvojnimi dokumenti

Predmetna investicija v ureditev kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo je umeščena v širši razvojni okvir ter je usklajena z veljavnimi državnimi, regionalnimi in lokalnimi razvojnimi dokumenti s področja trajnostnega razvoja, prometnega načrtovanja, varstva okolja in prostorskega urejanja. Projekt sledi strateškim ciljem zmanjševanja negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanja prometne varnosti ter spodbujanja aktivnih in trajnostnih oblik mobilnosti.

#### Usklajenost z državnimi razvojnimi dokumenti

Projekt je skladen z naslednjimi ključnimi državnimi razvojnimi dokumenti:

- **Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**, ki kot enega osrednjih ciljev opredeljuje povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti, zlasti hoje in kolesarjenja, ter izboljšanje prometne varnosti ter hkrati poudarja celostno obravnavo prometnih sistemov, prednost aktivnim oblikam mobilnosti ter večjo varnost in dostopnost za vse uporabnike;
- **Nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN)**, ki predvideva zmanjševanje emisij toplogrednih plinov tudi na področju prometa in spodbuja preusmerjanje potovanj z osebnih vozil na okolju prijaznejše oblike prevoza;
- **Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030**, ki med ključnimi cilji izpostavlja zmanjšanje števila prometnih nesreč ter večjo zaščito ranljivih udeležencev v prometu, kamor sodijo tudi kolesarji;
- **Strategija prostorskega razvoja Slovenije**, ki spodbuja trajnostno rabo prostora, zmanjševanje prometnih obremenitev in razvoj infrastrukture, ki podpira trajnostne oblike mobilnosti.

Z ureditvijo kolesarske poti projekt neposredno prispeva k uresničevanju navedenih ciljev, saj spodbuja uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva, zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila ter izboljšuje prometno varnost.

#### Usklajenost z regionalnimi razvojnimi dokumenti

Na regionalni ravni je projekt usklajen z razvojnimi dokumenti, ki obravnavajo trajnostni razvoj prostora in prometno povezanost, zlasti:

- **Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027**, ki kot pomembno razvojno usmeritev opredeljuje izboljšanje prometne infrastrukture, spodbujanje trajnostne mobilnosti in večjo povezanost naselij v regiji;

- regionalnimi prometnimi in prostorskimi usmeritvami, ki poudarjajo pomen vzpostavljanja povezanega kolesarskega omrežja ter navezave lokalnih kolesarskih poti na širše regionalne povezave.

Predmetna investicija se vsebinsko umešča v ta okvir, saj prispeva k boljši povezanosti naselij znotraj občine ter k navezavi na obstoječe in načrtovane regionalne kolesarske povezave.

### Usklajenost z lokalnimi razvojnimi dokumenti

Na lokalni ravni je projekt skladen z naslednjimi razvojnimi dokumenti Občine Kidričevo:

- **Občinski prostorski načrt** (OPN) Občine Kidričevo, ki opredeljuje razvoj prometne infrastrukture in predvideva izboljšanje pogojev za nemotorizirani promet;
- razvojne usmeritve Občine Kidričevo na področju urejanja prometa in javnega prostora, ki poudarjajo prometno varnost, dostopnost in trajnostno rabo prostora;
- lokalne prometno-tehnične in prostorske podlage, ki obravnavajo urejanje cest, kolesarskih poti in povezav med naselji.

Projekt ureditve kolesarske poti predstavlja konkreten izvedbeni ukrep lokalnih razvojnih usmeritev, saj izboljšuje prometno povezanost, povečuje varnost kolesarjev in pešcev ter prispeva k višji kakovosti bivanja prebivalcev občine.

Na podlagi pregleda navedenih državnih, regionalnih in lokalnih razvojnih dokumentov je mogoče ugotoviti, da je predmetna investicija v celoti usklajena z veljavnimi razvojnimi usmeritvami. Projekt celotno naslavlja ključne izzive na področju prometa, okolja in prostora ter predstavlja strokovno utemeljen in strateško skladen poseg v razvoj trajnostne mobilnosti v Občini Kidričevo.

## 4 Predstavitev variant investicij

V DIIP sta obravnavani dve varianti:



- **varianta 0 »brez« investicije;**
- **varianta 1 »z« investicijo**, ki predvideva ureditev kolesarske poti na območju Občine Kidričevo z namenom izboljšanja prometne varnosti, povezljivosti naselij ter spodbujanja trajnostne mobilnosti. Varianta 1 ima dve podvarianti:
  - varianta 1.1.: investitor investicijo financira delno z nepovratnimi sredstvi Ministrstva za Infrastrukturo
  - varianta 1.2.: investicija se v celoti izvede z lastnimi sredstvi občine.

### 4.1 Varianta »brez« investicije

Varianta »brez« investicije predstavlja izhodiščno oziroma referenčno stanje, v katerem se predmetna investicija v ureditev kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo ne izvede. V tem primeru bi se ohranilo obstoječe stanje prometne ureditve, brez celostne in sistematične ureditve kolesarskih površin na obravnavanih odsekih.

V obstoječem stanju kolesarski promet na območju Občine Kidričevo poteka pretežno po voziščih, namenjenih motornemu prometu, ali po odsekih, kjer kolesarska infrastruktura ni neprekinjena oziroma ne ustreza sodobnim varnostnim in tehničnim standardom. Takšno stanje predstavlja

povečano tveganje za prometno varnost kolesarjev in drugih ranljivih udeležencev v prometu ter ne spodbuja uporabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

V primeru neizvedbe investicije bi se obstoječe prometne razmere ohranile, kar pomeni:

- nadaljnjo izpostavljenost kolesarjev in pešcev prometnim tveganjem,
- omejene možnosti za razvoj trajnostne mobilnosti,
- ohranjanje visoke odvisnosti prebivalcev od osebnega avtomobilskega prometa,
- nadaljnje negativne vplive prometa na okolje, zlasti v obliki emisij in hrupa,
- neizkoriščen potencial za izboljšanje kakovosti bivanja in javnega prostora.

Varianta »brez« investicije ne prispeva k doseganju razvojnih ciljev Občine Kidričevo na področju prometne varnosti, trajnostnega razvoja in celostnega prometnega načrtovanja. Prav tako ne omogoča izboljšanja prometne povezanosti med posameznimi naselji in ne prispeva k navezavi na obstoječe regionalne kolesarske povezave.

Ob morebitnem minimalnem vzdrževanju obstoječe cestne infrastrukture brez dodatnih posegov bi se stanje lahko celo poslabševalo, saj povečanje prometa in obraba infrastrukture dolgoročno povečujeta tveganja za vse udeležence v prometu. Posledično varianta »brez« investicije ne predstavlja ustrezne rešitve za obravnavane prometne in prostorske izzive.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da varianta »brez« investicije ne omogoča doseganja zastavljenih ciljev projekta in ne prispeva k dolgoročnemu razvoju trajnostne mobilnosti ter prometne varnosti v Občini Kidričevo.

## 4.2 Varianta »z« investicijo

Varianta »z« investicijo predvideva izvedbo projekta ureditve kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo v skladu z zastavljenimi cilji, strokovnimi podlagami in razvojnimi usmeritvami občine. Investicija zajema celostno ureditev kolesarske poti na obravnavanih odsekih, s čimer se vzpostavi neprekinjena, varna in funkcionalna kolesarska povezava med posameznimi naselji v občini ter navezava na obstoječe regionalne kolesarske povezave.

Z izvedbo investicije se obstoječe prometno stanje bistveno izboljša, saj se kolesarski promet loči od motornega prometa oziroma ustrezno umiri na odsekih, kjer popolna fizična ločitev ni mogoča. Kolesarska infrastruktura bo urejena v skladu z veljavnimi tehničnimi in varnostnimi standardi, kar bo zmanjšalo prometna tveganja ter izboljšalo zaznano in dejansko varnost kolesarjev in drugih ranljivih udeležencev v prometu.

Varianta »z« investicijo omogoča:

- izboljšanje prometne varnosti za kolesarje, pešce in druge udeležence v prometu,
- povečanje uporabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva,
- boljšo dostopnost med naselji, delovnimi mesti, javnimi ustanovami in rekreacijskimi območji,
- zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, zlasti emisij toplogrednih plinov in hrupa,
- izboljšanje kakovosti bivanja in javnega prostora.

Investicija prispeva k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti, saj spodbuja preusmerjanje potovanj z osebnih vozil na aktivne oblike mobilnosti. S tem se dolgoročno zmanjšuje prometna obremenitev cestnega omrežja in izboljšuje okoljska učinkovitost prometnega sistema.

Varianta »z« investicijo je skladna z državnimi, regionalnimi in lokalnimi razvojnimi dokumenti ter predstavlja konkreten izvedbeni ukrep na področju celostnega prometnega načrtovanja. Projekt

omogoča fazno izvedbo posameznih odsekov, kar povečuje njegovo finančno in organizacijsko izvedljivost ter omogoča prilagajanje razpoložljivim proračunskim in sofinanciranim sredstvom.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da varianta »z« investicijo celovito naslavlja identificirane prometne in prostorske izzive ter omogoča doseganje zastavljenih ciljev projekta. V primerjavi z varianto »brez« investicije predstavlja dolgoročno učinkovitejšo, varnejšo in trajnostno naravnano rešitev za razvoj kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo.

#### 4.3 Primerjava variant »brez« in »z« in izbor optimalne variante

V tem poglavju je izvedena primerjalna analiza obravnavanih variant projekta, in sicer variante »brez« investicije ter variante »z« investicijo. Namen primerjalne analize je ugotoviti, katera izmed variant v večji meri prispeva k doseganju ciljev projekta ter predstavlja dolgoročno optimalno rešitev z vidika prometne varnosti, trajnostnega razvoja, okoljskih in družbenih učinkov ter ekonomske upravičenosti.

Merila, ki smo jih upoštevali pri izboru optimalne variante, so:

- prometna varnost,
- specifična višina investicije,
- prispevek k trajnostni mobilnosti,
- okoljski učinki,
- družbeni učinki,
- prostorska in prometna povezanost,
- skladnost z razvojnimi dokumenti,
- izvedljivost in trajnost rešitve.



Merilo	Varianta »brez« investicije (sedanje stanje)	Varianta »z« investicijo (stanje po izvedbi)
<b>Prometna varnost:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prometna varnost se ne izboljša; kolesarji ostajajo izpostavljeni motornemu prometu: 0 točk</li> <li>– Znatno izboljšanje prometne varnosti z ureditvijo ločenih ali umirjenih kolesarskih površin: 5 točk</li> </ul>	0	5
<b>Specifična višina investicije:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– od 0 do 300.000 evrov: 0 točk</li> <li>– od 300.000 do 500.000 evrov: 1 točka</li> <li>– od 500.000 naprej: 2 točki</li> </ul>	0	2
<b>Prispevek k trajnostni mobilnosti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ne prispeva k povečanju uporabe kolesa ali zmanjšanju motornega prometa: 0 točk</li> <li>– Spodbuja uporabo kolesa kot vsakodnevne prevoznega sredstva in zmanjšuje odvisnost od avtomobila: 2 točki</li> </ul>	0	2
<b>Okoljski učinki:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Negativni vplivi prometa na okolje ostajajo nespremenjeni: 0 točk</li> <li>– Zmanjševanje emisij, hrupa in okoljskih obremenitev zaradi preusmerjanja potovanj na kolo: 2 točki</li> </ul>	0	2
<b>Družbeni učinki:</b>	0	2

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Omejena dostopnost in nizka vključenost ranljivih skupin: 0 točk</li> <li>– Izboljšana dostopnost, večja socialna vključenost ter spodbujanje zdravega življenjskega sloga: 2 točki</li> </ul>		
<b>Prostorska in prometna povezanost:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ne izboljšuje povezav med naselji in ne omogoča navezave na regionalne poti: 0 točk</li> <li>– Vzpostavlja neprekinjeno povezavo med naselji in navezavo na regionalno kolesarsko omrežje: 2 točki</li> </ul>	0	2
<b>Skladnost z razvojnimi dokumenti:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ne prispeva k uresničevanju razvojnih ciljev občine in države: 0 točk</li> <li>– V celoti skladna z državnimi, regionalnimi in lokalnimi razvojnimi usmeritvami: 1 točka</li> </ul>	0	1
<b>Izvedljivost in trajnost rešitve:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kratkoročno brez finančnih vložkov, dolgoročno neustrezna rešitev: 1 točka</li> <li>– Trajna, dolgoročno učinkovita in izvedljiva rešitev z možnostjo fazne izvedbe: 2 točki</li> </ul>	1	2
<b>SKUPAJ</b>	<b>1</b>	<b>18</b>

Tabela 3: Merila in točkovanje za izbor optimalne variante

Na podlagi izvedene primerjalne analize je razvidno, da varianta »z« investicijo v vseh ključnih merilih bistveno presega varianto »brez« investicije. Varianta »brez« investicije ne prispeva k izboljšanju prometne varnosti, ne spodbuja trajnostne mobilnosti in ne naslavlja okoljskih ter družbenih izzivov, s katerimi se sooča Občina Kidričevo.

Nasprotno pa varianta »z« investicijo omogoča celostno izboljšanje prometnih razmer, povečanje uporabe kolesa, zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje ter izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev. Projekt je skladen z razvojnimi dokumenti in cilji ter predstavlja dolgoročno vzdržno in družbeno koristno rešitev.

Glede na navedeno je varianta »z« investicijo izbrana kot optimalna varianta, saj edina omogoča doseganje zastavljenih ciljev projekta in predstavlja najboljšo rešitev z vidika trajnostnega razvoja, prometne varnosti in celostnega urejanja prostora v Občini Kidričevo.

## 5 Opredelitev vrste investicije, ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah, prikazano posebej za upravičene in preostale stroške in navedba osnov za oceno vrednosti

## 5.1 Opredelitev vrste investicije

**Vrsta investicije:** investicija v javno infrastrukturo, in sicer v ureditev kolesarske infrastrukture na območju Občine Kidričevo. Gre za investicijo v javnem interesu, katere namen je izboljšanje prometne varnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev občine.

### Kratek opis investicije:

Investicija je opredeljena kot novogradnja oziroma ureditev nove kolesarske infrastrukture, deloma pa tudi kot rekonstrukcija in nadgradnja obstoječih prometnih površin, kjer kolesarska infrastruktura že obstaja, vendar ne ustreza sodobnim tehničnim, varnostnim ali funkcionalnim standardom. V okviru investicije se vzpostavlja neprekinjena kolesarska povezava, ki bo prilagojena različnim uporabniškim skupinam in bo omogočala varno in udobno uporabo.

Z vidika namena in vsebine gre za neprofitno investicijo, saj investitor z izvedbo projekta ne zasleduje neposrednega ustvarjanja dobička, temveč doseganje širših družbenih, okoljskih in prometnih ciljev. Urejena kolesarska infrastruktura bo javno dostopna in namenjena vsem uporabnikom brez omejitev.

Investicija ima značaj trajnostno naravnane investicije, saj prispeva k zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje, zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in hrupa ter k spodbujanju aktivnih oblik mobilnosti. Hkrati investicija podpira dolgoročne razvojne cilje občine in države na področju celostnega prometnega načrtovanja in nizkoogljičnega razvoja.

Z vidika financiranja gre za investicijo, ki se predvideva kot delno sofinancirana iz javnih virov, pri čemer investitor zagotavlja lastna sredstva in kandidira za nepovratna sredstva v okviru razpoložljivih mehanizmov za podporo trajnostnim infrastrukturnim projektom.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da predmetna investicija predstavlja infrastrukturni projekt javnega pomena, ki je dolgoročno vzdržen, razvojno utemeljen in skladen z veljavnimi strateškimi in zakonodajnimi okviri.



### 5.1.1 Opis projekta

Predmet projekta je ureditev kolesarske infrastrukture na območju Občine Kidričevo, ki poteka po več zaporednih odsekih in skupaj tvori funkcionalno ter prometno smiselno kolesarsko povezavo. Projekt je zasnovan kot celota, ki povezuje več naselij v občini ter se na koncu navezuje na že obstoječo regionalno kolesarsko povezavo Ptuj–Poljčane.

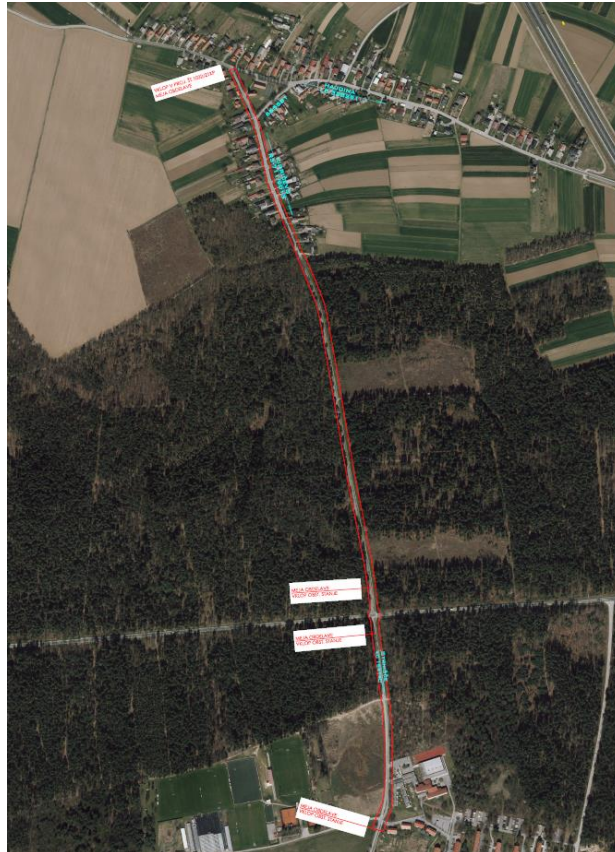
Trasa kolesarske poti je razdeljena na več vsebinsko in tehnično ločenih delov, ki se razlikujejo glede na obstoječe stanje, prostorske omejitve ter predvideno prometno ureditev.

**Odsek 1** poteka od naselja Kungota proti sedežu Občine Kidričevo. Na tem odseku kolesarska pot že obstaja več kot 30 let, vendar je izvedena v obliki ozkega kolesarskega pasu širine med 1 m in 2,5 m, ki ne ustreza veljavnim tehničnim in varnostnim standardom. Ta del se obravnava kot obstoječa, a funkcionalno in varnostno neustrezna infrastruktura. Načrtovana je izgradnja (razširitev) obstoječe kolesarske povezave na širino 3,5 m, ob levi strani državne ceste, gledano v smeri stacionaže. V območju križišča z glavno cesto G1-2/0393, se priklapi na novo izgrajeni severni krak križišča. Za križiščem se priključi na novo izgrajeni krak križišča, ki ga predstavlja lokalna cesta LC-165140, ki vodi



do zahodnega dela naselja Kidričevo. Namen je ureditev (razširitev) kolesarske povezave državni cesti R3-711/9013 v dolžini cca. 1,9 km, vključno z ureditvijo individualnih priključkov, odvodnjavanja meteornih in zalednih voda, zaščita, obnova in prestavitev tangiranih komunalnih vodov (elektro vodi, TK vodi, vodovod in kanalizacija). Posegi bodo izvedeni v katastrski občini 394 Gerečja vas in 425 Lovrenc na Dravskem polju, in sicer na parcelnih številkah:

- V k.o. 394: 703/3, 703/4, 703/8, 703/9, 703/6 in 703/7.
- V k.o. 425: 1175/1, 1018, 1181, 1019/127, 1019/128, 1019/129, 1019/119, 1019/120, 1175/2 in 1019/131.



Slika 5: Prikaz Odseka 1 (Kungota – Kidričevo)

**Odsek 2** poteka znotraj naselja Kungota pri Ptuj ob državni cesti 711. Na tem območju so delno urejeni pločniki za pešce, za kolesarski promet pa ni zagotovljenega ustreznega prostora. Ker zaradi zazidave ni možno vodenje kolesarskega prometa izven vozišča regionalne ceste, se bo slednji odvijal po sistemu »kolesarji na vozišču«, v dolžini 0,4 km.

**Odsek 3** (Gramoznica vzhod) zajema odsek ob državni cesti 711, kjer je predvidena izvedba dvosmerne kolesarske steze dolžine 1,84 km in širine 3,5 m. Odsek omogoča ureditev kakovostnega in varnega kolesarskega prometa, ločeno od motornega prometa, odsek pa povezuje severni del Gramoznice Pleterje s Kungoto pri Ptuj. Kolesarska steza bo potekala vzporedno z državno cesto R3 št. 711, ods. 9013 Rače – Kungota, od novega priključka v km 7.570, ki vodi h gramoznici Pleterje, do navezave na obstoječo cesto Rače – Kungota, v naselju Kungota pri Ptuj, v km 9.390.

Obravnavana kolesarska steza je enostranska dvosmerna, skupne širine 3,5 m, in poteka ob desnem robu regionalne ceste. Minimalna oddaljenost bankine kolesarske steze od bankine regionalne ceste je 1,5 m. Kolesarsko stezo lahko, skladno s pravili cestnega prometa, uporabljajo tudi pešci. Na obravnavanem območju ni individualnih hišnih in skupinskih priključkov. Trasa kolesarske steze prečka več priključkov do kmetijskih površin, ki se jih poveže preko nove kolesarske steze do glavne ceste. Smer kolesarske steze je na križanjih označena vertikalno in horizontalno signalizacijo.

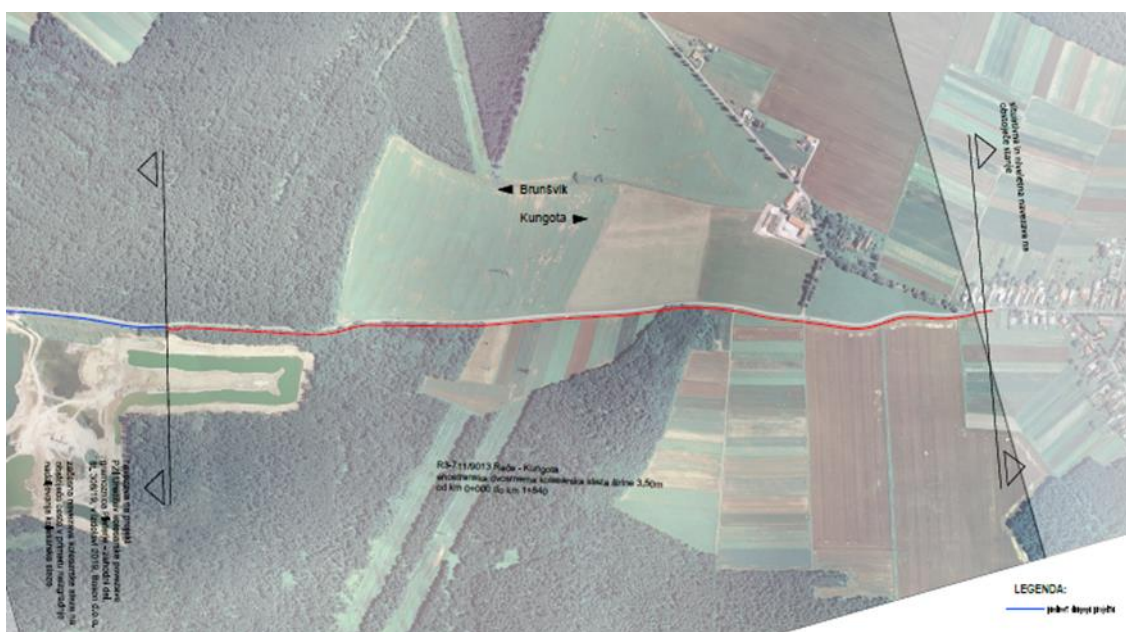
Na začetku trase je predviden prehod za kolesarje preko ceste ter razširitev na nasprotni strani ceste za varno vključevanje kolesarja na cesto, ki vozi proti naselju Brunšvik. Prehod in razširitev služita kot začasna navezava kolesarske steze na obstoječo cesto v primeru neizgradnje nadaljevanja kolesarske povezave. V nadaljevanju poteka kolesarska steza s preходом za kolesarje preko novega priključka v gramoznico Pleterje, kjer se gradi nov rekreacijski center.

Trasa se nadaljuje vzporedno z državno ceto R3 št. 711, ods. 9013 Rače – Kungota. Minimalna oddaljenost med bankino kolesarske steze in bankino obstoječe ceste je 1,50 m. V km 1+430 se na državno ceto R3 priključi javna pot JP št. 665561 po kateri je vodena kolesarska povezava LAS-1. V območju križišča se izvede prehoda za kolesarje, ki so namenjeni v smeri oz. iz smeri Prepolja.

Na koncu trase se za kolesarje, ki prihajajo iz Kungote uredi prehod za kolesarje skupaj z razširjenim delom čakališča ter s preходом kolesarske steze na vozni pas za motorna vozila v dolžini 20 m. V smeri stacionaže pa se trasa naveže na obstoječo ceto s preходом kolesarske steze na vozni pas za motorna vozila v dolžini 20 m.

Posegi bodo izvedeni v katastrskih občinah 714 Prepolje, 394 Gerečja vas, 425 Lovrenc na Dravskem polju, 426 Župečja vas in 427 Pleterje, in sicer na parcelnih številkah:

- V k.o. 714: 1529/1, 1897/2, 1529/2, 1530/2 in 1530/1.
- V k.o. 394: 973, \*235, 31/1, 24/1, 970/5, 683/11, 683/12, 30/7, 31/21, in 687/1.
- V k.o. 425: 1183/2, 1017/49 in 1184/2.
- V k.o. 426: 861/58, 861/34, 866, 864/14, 859, 684/1, 865 in 861/14.
- V k.o. 427: 902/1, 399/3, 399/1, 399/54, 399/59, 399/5, 399/4, 399/2, 399/63, 399/6, 399/9, 399/60, 399/7, 902/2 in 388/1.



Slika 6: Prikaz poteka Odseka 3 (rdeča barva) – Gramoznica vzhod, ki se nadaljuje na Odsek 4 (modra barva) (Vir: PZI)

**Odsek 4 in Odsek 5** (Gramoznica zahod): odsek 4 predstavlja prostorsko zahtevnejši odsek, kjer je zaradi omejenega prostora predvidena kolesarska pot širine 2,5 m. Zaradi bližine vozišča je na tem delu načrtovana tudi zaščitna ograja med cestiščem in kolesarsko potjo, s čimer se zagotavlja ustrezna raven prometne varnosti. Odsek 5 sledi Odseku 4 in obsega ureditev kolesarske poti širine 3,5 m, skladno s tehničnimi smernicami za dvosmerne kolesarske poti, in omogoča nemoteno ter varno uporabo. Skupna dolžina Odseka 4 in Odsek 5 znaša 2,12 km.

Ureditev kolesarske povezave gramoznica Pleterje - zahodni del poteka ob državni cesti R3-711/9013 Rače – Kungota, na odseku med naseljem Brunšvik na zahodu in uvozom v bodoči rekreacijski center v gramoznici Pleterje na vzhodu. Na začetku trase je predviden prehod za kolesarje preko ceste ter razširitev na nasprotni strani ceste za varno vključevanje kolesarja na cesto, ki vozi proti naselju Brunšvik. Trasa se nadaljuje vzporedno z državno cesto R3 št. 711, ods. 9013 Rače – Kungota. Minimalna oddaljenost med bankino kolesarske steze in bankino obstoječe ceste je 1,50 m. V km 1+491.907 je kolesarjem omogočen dostop do rekreacijskega centra v gramoznici Pleterje. Na območju rekreacijskega centra se kolesarska steza približa cesti na razdaljo minimalno 1,0 m med bankinama. Na tem delu se med cesto in kolesarsko stezo predvidi leseno cestno varnostno ograjo z dodatnimi pridržnimi oz. kolesarskimi letvami. Na koncu se trasa kolesarske steze naveže na odsek 3 Gramoznica Pleterje – Kungota. Preko nove kolesarske steze poteka več dostopov do parcel oz. gozdnih površin. Vsi ti dostopi imajo ojačan zgornji ustroj, ki omogoča prehajanje kolesarske steze tudi težjim vozilom.



Slika 7: Prikaz Odseka 4 in 5 – Gramoznica zahod (Vir: PZI)

**Odsek 6** predvideva ureditev kolesarsko-traktorske poti širine 3,5 m v dolžini 1.255 km, ki bo omogočala souporabo prostora za kolesarje in lokalni kmetijski promet, ob upoštevanju prometno-varnostnih zahtev.

Proti koncu naselja Starošince se kolesarska pot preusmeri iz lokalne ceste LC 165031 na nekategorizirano občinsko cesto, ki vodi med polji skozi gozd v smeri proti Brunšviku ter se na koncu naveže na regionalno cesto R3-711/9013 Rače – Kungota – Kidričevo. Na nekategorizirani občinski cesti se predvidi kot kolesarska pot, ki je namenjena tudi drugim vozilom oz. uporabnikom ceste. V območju križišča nekategorizirane in regionalne ceste se predvidi ustrezna navezava predmetnega dela odseka na zgoraj omenjeni Odsek 5.

Projekt je zasnovan fazno, kar omogoča postopno izvajanje posameznih delov glede na razpoložljiva finančna sredstva, hkrati pa tudi delno funkcionalnost že izvedenih odsekov. Z ureditvijo celotne trase bo zagotovljena varna, povezana in dolgoročno vzdržna kolesarska infrastruktura, namenjena vsakodnevnim migracijam prebivalcev, rekreaciji ter razvoju trajnostne mobilnosti v Občini Kidričevo.

## 5.2 Osnove za oceno vrednosti

Ocena vrednosti predmetne investicije temelji na razpoložljivi projektni, tehnični in investicijski dokumentaciji ter na strokovnih podlagah, ki so bile pripravljene za posamezne dele projekta ureditve kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo. Pri določitvi ocenjene vrednosti investicije so bile upoštevane značilnosti trase, razdelitev projekta na več delov ter različni tehnični pristopi k ureditvi kolesarske poti glede na prostorske in prometne omejitve.

Osnova za oceno investicijske vrednosti so:

- izdelana projektna dokumentacija za posamezne odseke (PZI),
- popisi del in ocene stroškov, pripravljeni na podlagi predvidenih gradbenih, obrtniških in instalacijskih del,
- tržne cene gradbenih del, materialov in opreme, primerljive z aktualnimi razmerami na trgu,
- izkušnje investitorja in primerljivi infrastrukturni projekti na področju urejanja kolesarske infrastrukture.

Pri oceni vrednosti so upoštevani stroški, povezani z:

- gradnjo oziroma rekonstrukcijo kolesarskih poti,
- ureditvijo podlage, voziščne konstrukcije in odvodnjavanja,
- izvedbo prometne signalizacije in prometno-tehnične opreme,
- postavitvijo varnostnih elementov (npr. zaščitne ograje),
- spremljajočimi deli, potrebnimi za celovito funkcionalnost kolesarske infrastrukture.

Ker je projekt zasnovan fazno in obsega več tehnično raznolikih odsekov, je končna investicijska vrednost določena na podlagi seštevka ocenjenih vrednosti posameznih delov projekta. Takšen pristop omogoča realno in pregledno oceno stroškov ter zagotavlja osnovo za nadaljnjo investicijsko presojo in finančno načrtovanje.

V vrednosti je prikazan tudi davek na dodano vrednost.

### 5.2.1 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah

Vrednost v stalnih cenah je ocenjena na nivoju cen iz januarja 2026 in znaša **2.243.680,10 evrov brez DDV** oz. **2.293.041,06 evrov z DDV**.

Skupina stroškov	Ocenjena vrednost (v EUR brez DDV)
Gradbena in obrtniška dela	1.699.149,13
Prometno-tehnične ureditve in oprema (razsvetljava)	199.493,89
Komunalne in infrastrukturne ureditve	32.013,34
Ostalo (druge storitve)	109.052,82
Nepredvidena dela	203.970,92
<b>Skupaj investicijski stroški (stalne cene)</b>	<b>2.243.680,10</b>

Slika 9: Vrednost investicije – stalne cene (nivo cen januar 2026)



### 5.2.2 Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah

Vrednost investicije v tekočih cenah je ocenjena na osnovi terminskega plana izvedbe projekta, pri čemer je predvideno, da se investicija začne v letu 2026 in zaključi v letu 2027. Pri oceni investicijskih stroškov je bila upoštevana dejanska in napovedana letna stopnja inflacije za leti 2026 in 2027, ki jo je v publikaciji »Jesenska napoved gospodarskih gibanj 2025« objavil Urad Republike Slovenije za Makroekonomske analize in razvoj (UMAR).

#### Ključne predpostavke in izhodišča za preračun:

- Uporabljena je zadnja razpoložljiva napoved stopnje inflacije Urada RS za makroekonomske analize in razvoj (UMAR) – Jesenska napoved gospodarskih gibanj 2025 (september 2025), ki za leto 2027 predvideva povprečno letno inflacijo v višini **2,2 %** (povprečje leta).
- Predpostavlja se stabilno in zmerno gibanje cen gradbenih materialov, storitev in dela, skladno z uradnimi makroekonomskimi napovedmi UMAR.
- Davek na dodano vrednost (DDV) **ni upravičen strošek** v skladu z določili javnega razpisa JR EKP UTM 2025 (Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških) in Obrazcem 4 (izjava o identifikaciji za namene DDV), saj ga občina kot zavezanec za DDV v celoti odbije. Vse vrednosti v oceni so zato brez DDV.
- Nepredvidena dela so vključena v standardni višini in predstavljajo rezervo za morebitna dodatna dela, ki jih ni mogoče natančno opredeliti v fazi PZI.

Vrednost investicije v tekočih cenah **znaša 2.293.041,06 evrov brez DDV** ter **2.797.510,09 evrov z DDV**.

Skupina stroškov	Ocenjena vrednost v dinamičnih cenah (v EUR brez DDV)
Gradbena in obrtniška dela	1.736.530,41
Prometno-tehnične ureditve in oprema (razsvetljava)	203.882,75
Komunalne in infrastrukturne ureditve	32.717,63
Ostalo (druge storitve)	111.451,98
Nepredvidena dela	208.458,28
<b>Skupaj investicijski stroški (stalne cene)</b>	<b>2.293.041,06</b>

Slika 10: Dinamika investicij vlaganj – tekoče cene

### 5.3 Predvideni viri financiranja

Predmetna investicija sodi med prioritete naložbe Občine Kidričevo.

Investicijo financira občina, vendar pa bo občina hkrati iskala tudi možnosti prijave projekta na javne razpise predmetnih ministrstev, predvsem Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, z namenom pridobitve nepovratnih sredstev za sofinanciranje izvedbe projekta. Finančna sredstva za izvedbo investicije bodo zagotovljena v skladu z možnostmi glede na javno finančno situacijo občinskega proračuna.

## 5.4 Analize stroškov in koristi, skupaj s predstavitvijo tistih stroškov in koristi, ki jih ni mogoče izraziti v denarnih enotah

Za investicijo, ki predvideva ureditev kolesarske poti na območju Občine Kidričevo, ocenjujemo, da bo imela pomembne pozitivne ekonomske, družbene in okoljske učinke. Predvidena investicija bo prispevala k izboljšanju prometne varnosti, spodbujanju trajnostne mobilnosti ter izboljšanju kakovosti bivanja prebivalcev občine.

V celoti vseh učinkov investicije ni mogoče natančno izraziti v denarnih enotah, saj gre v veliki meri za posredne in dolgoročne učinke, ki se nanašajo na spremembe potovalnih navad, izboljšanje varnosti ranljivih udeležencev v prometu, zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje ter povečanje socialne vključenosti prebivalcev. Kljub temu je mogoče pričakovane učinke investicije strokovno utemeljiti in kvalitativno ovrednotiti.

Izvedba investicije bo imela naslednje neposredne in posredne ekonomske, družbene in okoljske učinke:

- izboljšanje prometne varnosti za kolesarje in pešce, zlasti na odsekih, kjer kolesarska infrastruktura doslej ni bila urejena ali ni ustrezala varnostnim standardom,
- povečanje uporabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva, kar bo prispevalo k zmanjšanju uporabe osebnih avtomobilov in s tem k zmanjšanju prometnih obremenitev,
- pozitiven vpliv na okolje zaradi zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, hrupa in drugih negativnih vplivov motornega prometa,
- izboljšanje dostopnosti med naselji v Občini Kidričevo ter boljša povezanost z obstoječimi regionalnimi kolesarskimi povezavami,
- spodbujanje zdravega življenjskega sloga in večje telesne aktivnosti prebivalcev vseh starostnih skupin,
- povečanje socialne vključenosti, saj bo urejena kolesarska infrastruktura dostopna širšemu krogu uporabnikov, vključno z otroki, starejšimi in drugimi ranljivimi skupinami,
- posreden pozitiven vpliv na lokalno gospodarstvo, saj investicija izboljšuje dostopnost do delovnih mest, javnih ustanov in storitev ter povečuje privlačnost območja za bivanje in obisk,
- dolgoročni multiplikativni učinki, ki se lahko odražajo v večji rabi lokalnih storitev, razvoju rekreacijskih in turističnih dejavnosti ter večji prepoznavnosti občine kot okolju prijaznega in trajnostno usmerjenega prostora.

Kljub temu da investicija ne ustvarja neposrednih finančnih prihodkov, njeni pozitivni učinki bistveno presegajo stroške izvedbe, zlasti z vidika dolgoročnih družbenih in okoljskih koristi. Projekt tako predstavlja upravičeno in smiselno javno investicijo, ki prispeva k doseganju razvojnih ciljev Občine Kidričevo in širšega prostora.

### 5.4.1 Finančno ovrednotene koristi

Analiza stroškov in javnih koristi nam omogoča, da preverimo, kakšne učinke bo investicijski projekt imel na celotno družbo. Gre za določitev stroškov in koristi zunanjih dejavnikov, ki niso upoštevani pri finančni analizi. S tega vidika analiza stroškov in javnih koristi predstavlja vrednotenje ekonomskih učinkov investicije na različne subjekte v družbi in je s tega vidika bolj celovita, kot finančna analiza, ki ocenjuje le finančno izvedljivost z vidika investitorja.

Koristi in stroške, ki nastajajo med izvedbo investicije, je mogoče primerjati le, če določimo skupno enoto, v kateri bodo koristi in stroški izraženi. Ta enota je ponavadi denar. V kolikor želimo z izvedbo projekta doseči največje družbene koristi, moramo izbrati tistega, ki bo v svoji življenjski dobi prinesel največje neto koristi. Le v tem primeru je mogoče upravičiti uporabo sredstev za izvedbo posamezne investicije. Pri projektih, katerih učinki nastajajo v različnih časovnih obdobjih, je potrebno z dinamično metodo ocenjevanja vrednosti, s t.i. metodo diskontiranja, učinke prevesti na skupno leto, kar nam omogoča primerjavo finančnih tokov.

Pri vrednotenju učinkov investicije z družbenega vidika je treba upoštevati tudi vse potencialne učinke, ki jih izvedba projekta ima, saj lahko le na ta način zagotovimo, da so učinki na družbo ustrezno ovrednoteni.

Kot splošno pravilo velja, da je treba vse družbene koristi in stroške, ki se prelivajo od projekta k ostalim subjektom brez nadomestila, v analizi stroškov in koristi upoštevati kot dodatek k njegovim finančnim stroškom. Zunanji vplivom pa je potrebno določiti denarne vrednosti, če je le-to mogoče. Če ni, jih je potrebno opisati z nedenarnimi pokazatelji. Zunanje koristi tako ocenjujemo s kvalitativnega in kvantitativnega vidika.

Družbeno-ekonomske koristi investicije, ki jih je možno finančno ovrednotiti, se bodo pokazale skozi izboljšanje prometne varnosti, povečanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšanje dostopnosti in prometne povezanosti med naselji v Občini Kidričevo in širšem območju.

Največja ekonomska učinka izhajata iz naslova zmanjšanja stroškov prometnih nesreč ter zmanjšanja stroškov prevoza zaradi večje uporabe kolesa namesto osebnega avtomobila. Prvi tak ekonomski učinek izhaja iz naslova izboljšane prometne varnosti, kar pomeni manj prometnih nesreč, zlasti med ranljivimi udeleženci v prometu, in s tem povezano zmanjšanje stroškov zdravstvene oskrbe, materialne škode in drugih družbenih stroškov. Drugi največji ekonomski učinek bo izhajal iz dejstva, da bo z izvedbo projekta omogočena večja uporaba kolesa za vsakodnevne poti, kar bo za uporabnike pomenilo nižje stroške prevoza ter posredne prihranke na ravni gospodinjstev in družbe.

V izračunu so upoštevani naslednji prihodki oziroma prihranki:

- prihranki stroškov prevoza za uporabnike zaradi zmanjšane uporabe osebnih avtomobilov,
- zmanjšanje stroškov, povezanih s prometnimi nesrečami,
- zmanjšanje stroškov vzdrževanja cestne infrastrukture zaradi manjših prometnih obremenitev,
- posredni prihranki v zdravstvenem sistemu zaradi spodbujanja aktivnega življenjskega sloga.

Ekonomske učinke predmetne investicije se bodo kazali tudi v posledičnem povečanju učinkov na druge deležnike v lokalnem gospodarstvu, kar lahko izrazimo z multiplikatorskim učinkom. Pojem multiplikatorskega učinka se izraža kot ključni pojem moderne ekonomije in ga opredelimo kot koeficient, ki pove za koliko se poveča dohodek, če se povečajo izdatki za investicije. Na ta način lahko dobimo spremembo v dohodku, ki je posledica izvedbe neke investicije na določenem območju.

Natančnih izračunov učinkov sicer ni mogoče ugotoviti brez ustreznega modela lokalnega oziroma regijskega gospodarstva. Tako so na tem mestu ti učinki samo okvirno predstavljeni na podlagi določenih predpostavk in temeljijo na drugih primerljivih študijah.

Vrednost investicije predvidenih del ureditve kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo (po stalnih cenah) znaša **2.243.680,10 evrov brez DDV oz. 2.737.289,72 EUR z DDV**. V kolikor predpostavljamo še multiplikatorski učinek 1,1, ugotovimo, da se bodo zaradi vlaganja v ureditev kolesarske infrastrukture prihodki Občine Kidričevo in drugih deležnikov na letni ravni povečali za **51.784 – 79.500 evrov**.

Podrobnejše finančne analize so predstavljene v naslednjih poglavjih.



### 5.4.2 Finančna analiza investicije

#### **Varianta »brez« investicije**

Varianta »brez« investicije predvideva sprejem odločitve, da se investicija v ureditev kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo ne izvede.

Brez izvedbe investicije ne bo zagotovljeno izboljšanje prometne varnosti za kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu, prav tako pa ne bo prišlo do povečanja uporabe trajnostnih oblik mobilnosti. V sklopu investicije je predvidena ureditev nove in nadgradnja obstoječe kolesarske infrastrukture ter izboljšanje prometne povezanosti med naselji, kar bi imelo pozitivne multiplikativne učinke na lokalno in širše okolje. V okviru investicije so predvideni tudi posredni pozitivni učinki na lokalno gospodarstvo in kakovost bivanja prebivalcev. V kolikor se investicija ne izvede, navedenih izboljšav in multiplikativnih učinkov ne bo.

#### **Varianta »z« investicijo**

Za varianto »z« investicijo, ki predvideva ureditev kolesarske infrastrukture na območju Občine Kidričevo, ocenjujemo, da bo predvidena investicija prinesla številne družbene koristi, ki jih je potrebno ustrezno ovrednotiti. Žal vseh učinkov ni mogoče v celoti oceniti, saj gre predvsem za učinke, ki se navezujejo na izboljšanje prometne varnosti, povečanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje ter izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev občine in širšega območja.

Izvedba investicije bo imela naslednje posredne in neposredne ekonomske in družbene učinke:

- izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje števila prometnih nesreč, zlasti med ranljivimi udeleženci v prometu,
- povečanje uporabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva,
- zmanjšanje stroškov prevoza za prebivalce in zmanjšanje obremenitev cestnega omrežja,
- pozitiven vpliv na okolje zaradi zmanjšanja emisij in hrupa,
- multiplikatorski učinek, ki se bo kazal v lokalnem gospodarstvu in širšem okolju.

Pri investiciji smo upoštevali 30-letno amortizacijsko dobo in 4 % diskontno stopnjo (v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ). Stroške investicijskega vzdrževanja smo ocenili na 160.000,00 evrov po 10 letih od investicije ter enak znesek vsakih 10 let do leta 2053, kar pomeni, da se stroški v ocenjeni življenjski dobi investicije pojavijo trikrat in skupno znašajo 480.000,00 evrov.

Izračuni v okviru finančne analize so prikazani v nadaljevanju.

## 6 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJO UPRAVIČENOSTI (EX-ANTE) V EKONOMSKI DOBI Z IZDELAVO FINANČNE IN EKONOMSKE OCENE TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV PO STATIČNI IN DINAMIČNI METODI (doba vračanja investicijskih sredstev, neto sedanja vrednost, interna stopnja donosnosti, relativna neto sedanja vrednost in/ali količnik relativne koristnosti) SKUPAJ S PREDSTAVITVIJO UČINKOV, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

### 6.1 Metodologija izvedbe finančne in ekonomske analize

Finančna in ekonomska analiza je narejena na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06) z vsemi spremembami in dopolnitvami, Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 54/2010, 27/16), Delegirane Uredbe komisije (EU) 480/2014, Izvedbeno Uredbo komisije (EU) 2015/207 in dokumenta Evropske komisije "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project – Economical appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020".

Natančnejša ekonomska upravičenost investicije je predstavljena v finančni in ekonomski analizi v nadaljevanju dokumenta. Vsaka analiza ima natančnejše rezultate predstavljene za izbrano optimalno varianto, to je varianto 1.

### 6.2 Finančna analiza s finančnimi kazalniki

Pri izračunu finančne analize in finančnih kazalnikov investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave v Občini Kidričevo smo izhajali iz naslednjih predpostavk:

- Izvirne podatke in informacije za izdelavo finančne ocene obravnavane investicije smo pridobili s strani investitorja, iz projektne dokumentacije (PZI), investicijske dokumentacije (DIIP) ter iz primerljivih infrastrukturnih projektov na področju trajnostne mobilnosti.
- Zaradi primerljivosti in realne slike podatkov smo vrednotenje projekta izvedli po stalnih cenah (marec 2026). Vrednost investicije po stalnih cenah znaša 2.737.289,72 EUR z DDV oziroma 2.243.680,10 EUR brez DDV. V finančni analizi so upoštevane stalne cene brez DDV.
- Referenčna doba investicije znaša 30 let. V okviru finančne analize je upoštevano obdobje implementacije projekta (priprava dokumentacije in izvedba gradbenih del) ter obdobje obratovanja infrastrukture. Gre za obdobje od leta 2027 do leta 2057. Življenjska doba projekta (doba uporabe infrastrukture po zaključku gradnje) znaša 30 let.
- Operativni stroški projekta vključujejo stroške rednega in investicijskega vzdrževanja kolesarske infrastrukture, ki so ocenjeni na 6.000,00 EUR letno. Izhodišča za oceno vzdrževalnih stroškov so predstavljena v poglavju 14.
- Ostanek vrednosti investicije ob zaključku referenčne dobe znaša 201.217,28 EUR, pri čemer je izračun temelji na uporabljenih amortizacijskih stopnjah za gradbena dela in pripadajočo infrastrukturo.
- Za finančno analizo je uporabljena 4 % diskontna stopnja, skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 54/2010 in spremembe).

- Zaključek izvedbe projekta (zaključek gradbenih del in predaja infrastrukture v uporabo) je predviden v letu 2057.

Natančna finančna analiza je izvedena za optimalno varianto, to je varianto »z investicijo« – izgradnja kolesarske povezave.

### 6.3 Prikaz finančnega toka v ekonomski dobi projekta

V spodnjih tabelah je podan prikaz prihodkov in odhodkov ter neto finančnega toka obravnavane investicije za podvarianto 1.1 (investicija se izvede brez nepovratnih sredstev) ter povarianto 1.2 (investitor za izvedbo investicije pridobi nepovratna sredstva) v obdobju med leti 2027 in 2057, to je v referenčnem obdobju investicije, ki je 30 let. Podane so tudi vrednosti izračunanih kazalnikov finančne analize.

#### Pod-varianta 1.1 – investitor investicijo izvede izključno z lastnimi sredstvi:

Število let za diskontiranje	Leto (letnica)	Referenčno obdobje (v letih)	Investicijski stroški	Operativni stroški obratovanja in vzdrževanja	Stroški skupaj	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto prihodki	Neto denarni tok	Diskontirani investicijski stroški	Diskontirani stroški skupaj	Diskontirani neto prihodki	Diskontirani neto denarni tok
			A	B	C=A+B	D	E	F=D-B+E	G=F-A	A disk.	C, disk.	F, disk.	G disk.
1	2026	0	110.931,53	6.000,00	116.932			- 6.000	- 116.932	106.665	112.434	- 5.769	- 112.434
2	2027	1	2.132.748,57	6.000,00	2.138.749			- 6.000	- 2.138.749	2.050.720	2.056.489	- 5.769	- 2.056.489
3	2028	2		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
4	2029	3		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
5	2030	4		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
6	2031	5		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
7	2032	6		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
8	2033	7		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
9	2034	8		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
10	2035	9		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
11	2036	10	160.000	6.000,00	166.000			- 6.000	- 166.000	153.846	159.615	- 5.769	- 159.615
12	2037	11		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
13	2038	12		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
14	2039	13		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
15	2040	14		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
16	2041	15		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
16	2041	16		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
17	2042	17		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
18	2041	18		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
19	2042	19		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
20	2043	20	160.000	6.000,00	166.000			- 6.000	- 166.000	153.846	159.615	- 5.769	- 159.615
21	2044	21		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
22	2045	22		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
23	2046	23		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
24	2047	24		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
25	2048	25		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
26	2049	26		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
27	2050	27		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
28	2051	28		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
29	2052	29		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
30	2053	30	160.000	6.000,00	166.000		201.217,28	195.217	35.217	153.846		187.709	33.863
Skupaj			2.723.680	186.000	2.909.680	-	201.217	15.217	- 2.708.463	2.618.923	2.638.154	14.632	- 2.604.291
Skupaj diskontirano			2.618.923	178.846	2.797.769	-	193.478	14.632	- 2.604.291				
NSVf:			- 2.604.291,17	ISDf	-4,80%	RNSVf		- 0,99	K/Sf		0,006		

Tabela 4: Prikaz finančnega toka v ekonomski dobi projekta za podvarianto 1.1

**Pod-varianta 1.2 – investitor za izvedbo investicije pridobi 1.794.944,08 EUR nepovratnih sredstev na razpisu JR EKP UTM 2025** (Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029).

Število let za diskontiranje	Leto (letnica)	Referenčno obdobje (v letih)	Investicijski stroški	Operativni stroški obratovanja in vzdrževanja	Stroški skupaj	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto prihodki	Neto denarni tok	Diskontirani investicijski stroški	Diskontirani stroški skupaj	Diskontirani neto prihodki	Diskontirani neto denarni tok
			A	B	C=A+B	D	E	F=D-B+E	G=F-A	A disk.	C. disk.	F. disk.	G disk.
1	2026	0	110.931,53	6.000,00	116.932	1.794.944,08		1.788.944	1.678.013	106.665			
2	2027	1	2.132.748,57	6.000,00	2.138.749			- 6.000	- 2.138.749	2.050.720		- 5.769	- 2.056.489
3	2028	2		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-		- 5.769	- 5.769
4	2029	3		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
5	2030	4		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
6	2031	5		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
7	2032	6		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
8	2033	7		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
9	2034	8		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
10	2035	9		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
11	2036	10	160.000	6.000,00	166.000			- 6.000	- 166.000	153.846	159.615	- 5.769	- 159.615
12	2037	11		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
13	2038	12		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
14	2039	13		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
15	2040	14		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
16	2041	15		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
17	2042	16		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
18	2043	17		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
19	2044	18		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
20	2045	19		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
21	2046	20	160.000	6.000,00	166.000			- 6.000	- 166.000	153.846	159.615	- 5.769	- 159.615
22	2047	21		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
23	2048	22		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
24	2049	23		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
25	2050	24		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
26	2051	25		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
27	2052	26		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
28	2053	27		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
29	2054	28		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
30	2055	29		6.000,00	6.000			- 6.000	- 6.000	-	5.769	- 5.769	- 5.769
31	2056	30	160.000	6.000,00	166.000		201.217,28	195.217	35.217	153.846		187.709	33.863
Skupaj			2.723.680	186.000	2.909.680	-	201.217	1.810.161	- 913.519	2.618.923	463.462	20.401	- 2.491.857
Skupaj diskontirano			2.618.923	178.846	2.797.769	-	193.478	1.740.540	- 878.383				
NSVf:			- 878.383,40	ISDf	-1,70%	RNSVf	- 0,34	K/Sf	0,044				

Tabela 5: Prikaz finančnega toka v ekonomski dobi projekta za podvarianto 1.2.

## Rezultati finančne analize

NSVf (podvarianta 1.1):	-2.604.291,17 EUR
NSVf (podvarianta 1.2):	-878.383,40 EUR
ISDf (podvarianta 1.1):	-4,80%
ISDf (podvarianta 1.2):	-1,70%
RSDf (podvarianta 1.1):	-0,99
RSDf (podvarianta 1.2):	-0,34
K/Sf (podvarianta 1.1)	0,006
K/Sf (podvarianta 1.2)	0,044

Tabela 6: Rezultati finančne analize

Finančna analiza projekta (pod-varianta 1.1 in 2) izkazuje negativno finančno neto sedanjo vrednost (NSVf: -2.604.291,17 EUR oziroma -878.383,40 EUR) in negativno finančno interno stopnjo donosnosti (ISDf: -4,80 % oziroma -1,70 %).

Prav tako sta finančna relativna neto sedanja vrednost (RNSVf) in količnik relativne koristnosti (K/Sf) nizka (0,006 oziroma 0,044). To je pričakovano za projekt javne prometne infrastrukture brez tržnih prihodkov in brez upoštevanja družbenih koristi. Projekt ni finančno samozadosten brez nepovratnega sofinanciranja. Ekonomska analiza, ki upošteva družbene koristi in stroške (vključno z zmanjšanjem emisij CO<sub>2</sub>, prometnih nesreč, hrupa, prihranki časa in zdravstvenimi koristmi), pa izkazuje pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost (ENSV > 0) in ekonomsko interno stopnjo donosnosti (ISDe) nad družbeno diskontno stopnjo. To dokazuje družbeno in ekonomsko upravičenost projekta ter podlago za priporočilo »izvesti projekt«.

#### 6.4 Prikaz ekonomskega toka v dobi investicije

Družbeno-ekonomska analiza nam omogoča, da preverimo, kakšne učinke bo investicijski projekt imel na celotno družbo. Gre za določitev stroškov in koristi zunanjih dejavnikov, ki niso upoštevani pri finančni analizi. S tega vidika analiza stroškov in javnih koristi predstavlja vrednotenje ekonomskih učinkov investicije na različne subjekte v družbi in je s tega vidika bolj celovita kot finančna analiza, ki ocenjuje le finančno izvedljivost z vidika investitorja.

Izračuni ekonomske analize in ekonomskih sodil so bili narejeni na podlagi naslednjih predpostavk:

- cilj ekonomske analize investicije je ocena ekonomskih donosnosti oz. družbene koristi javnega dobra obravnavane investicije,
- izvirne podatke in informacije za izdelavo finančne ocene obravnavane investicije smo pridobili s strani investitorja, iz projektne dokumentacije ter podatkov podobnih delujočih objektov,
- zaradi primerljivosti in realne slike podatkov smo vrednotenje projekta izvedli po stalnih cenah (marec 2026),
- investicijska vrednost znaša po stalnih cenah z DDV 2.737.289,72 EUR z DDV oz. 2.243.680,10 EUR brez DDV,
- izhodišča in vrednosti prihodkov in operativnih stroškov iz naslova investicije so predstavljena v poglavju 14. Izhodišča za ocenjevanje javnih koristi so predstavljena v poglavju 14. Referenčna doba investicije je 30 let. V tem obdobju je upoštevano tako obdobje implementacije projekta (priprava dokumentacije in izvedba del), kot doba obratovanja. Gre za obdobje od leta 2025 do leta 2057,
- za finančno analizo je uporabljena 4 % diskontna stopnja za ekonomsko analizo (v skladu z Uredbo EU 2015/207, poglavje 2.31., točka 4).
- ostanek vrednosti investicije v ekonomski analizi znaša 201.217,28 EUR (diskontirana vrednost koristi upoštevana za obdobje od zaključka referenčne dobe do zaključka ponderirane dobe projekta. Izhodišča in izračun ostanka vrednosti investicije so podani v poglavju 14,
- zaključek investicije (zaključek izvedbe del in predajo kolesarske steze v uporabo) je predviden do konca leta 2027,
- V ekonomski analizi so upoštevani finančni popravki, da se izločijo vplivi davkov, zato v izračunih upoštevamo korekcijske faktorje. Pri pretvorbi tržnih cen v obračunske, smo uporabili konverzijski faktor, s katerim se popravi izkrivljanje trga. Denarne tokove iz finančne analize smo tako z upoštevanjem konverzijskega faktorja spremenili in v obračunskih cenah upoštevali učinke davkov, prispevkov, carin in drugih dajatev.

Za potrebe pretvorbe tržnih cen v obračunske smo za stroške investicije uporabili naslednje konverzijske faktorje:

- za izdelovanje investicijskih študij, projektne in ostale tehnične dokumentacije, storitev nadzora in za stroške plač smo izbrali faktor 1,
- za storitve izvajanja GOI del in dobavo in vgradnjo opreme in nakup prevoznega sredstva smo uporabili konverzijski faktor 0,84. Pri določitvi faktorja smo izhajali iz predpostavke, da struktura GOI del ter ostalih del vključuje 60 % materialnih stroškov in 40% stroškov delovne sile. Nadalje je v stroških delovne sile cca. 40% davkov in prispevkov, torej njihov

delež znaša  $0,4 * 0,4 = 0,16$ . Konverzijski faktor za storitve izvajanja GOI in ostalih del za ureditev obstoječe stavbe je tako 0,84. Kot osnovo za preračun smo vzeli vrednosti investicije brez DDV,

- za stroške investicijskega vzdrževanja smo uporabili konverzijski faktor 0,84,
- za preračun ostanka vrednosti investicije smo uporabili konverzijski faktor 0,84.

Vrednost ekonomskega preostanka vrednosti investicije smo določili na osnovi izračunane vrednosti diskontiranih ekonomskih koristi, pri čemer smo upoštevali sedanje vrednosti koristi v času od zaključka referenčne dobe do zaključka ponderirane življenjske dobe projekta. Ostanek vrednosti investicije ob koncu podaljšane referenčne dobe in ob upoštevanju konverzijskega faktorja tako znaša 169.022,52 EUR (diskontirana vrednost).

Pri ocenjevanju javnih ekonomskih koristi smo upoštevali predpostavke, navedene v spodnji tabeli:

Leto v ekonomski dobi	Zmanjšanje stroškov nesreč (EUR/leto)	Prihranki časa uporabnikov (EUR/leto)	Zmanjšanje emisij CO <sub>2</sub> in onesnaževanja (EUR/leto)	Zmanjšanje stroškov uporabe avtomobila (EUR/leto)	Skupna letna javna korist (EUR/leto)
1 (2028)	18.000	28.000	2.484	3.300	51.784
2	18.000	28.000	2.484	3.300	51.784
3	18.000	28.000	2.484	3.300	51.784
4	18.000	28.000	2.484	3.300	51.784
5	18.000	28.000	2.484	3.300	51.784
6-29 (povprečje)	~19.000	~31.000	~24.000	~5.500	79.500
30 (2057)	~19.000	~31.000	~24.000	~5.500	79.500

Tabela 19: Predpostavke za ocenjevanje javnih ekonomskih koristi

Predpostavke so pripravljene na podlagi:

- aktualnih slovenskih podatkov (Agencija za varnost prometa RS 2024/2025, UMAR, Podnebni sklad, MOP),
- evropskih smernic (EU CBA Guidance for Transport 2021–2027, HEAT tool za kolesarjenje, socialna cena CO<sub>2</sub>),
- realnih vrednotenj iz odobrenih investicijskih programov za podobne kolesarske povezave v Sloveniji (Krško–Kostanjevica, Maribor–Dravska pot, Koper–Ferrarska, Železniki–Selca, Lukovica itd.).

Vse vrednosti so **konzervativne** (na spodnji meji realnih ocen), da bi bil IP čim bolj zanesljiv in sprejemljiv pri preverjanju na ministrstvu.

#### 1. Zmanjšanje družbenih stroškov prometnih nesreč

- **Predpostavka:** Zgradnja ločene kolesarske povezave zmanjša število prometnih nesreč za **10 %** na obravnavanem odseku (tipična vrednost za nove ločene kolesarske poti v Sloveniji).

- **Povprečni družbeni stroški na nesrečo:** 18.000 EUR (vključuje zdravstvene stroške, materialno škodo, izgubo produktivnosti, policijske in sodne postopke – vir: Agencija za varnost prometa RS, 2025).
- **Letna korist:** ocenjenih 18.000 EUR.
- **Utemeljitev:** V podobnih projektih (npr. Krško, Maribor) so zabeležili 10 % zmanjšanje nesreč po izgradnji.

#### Prihranki časa uporabnikov

- **Predpostavka:** Povprečni prihranek časa = **4 minute na pot** (v primerjavi z obstoječim stanjem – mešani promet, ovire, neustrezne površine).
- **Vrednost časa:** 6 EUR/uro za kolesarje (nižja od avtomobilskega časa; vir: EU CBA Guidance 2024 + slovenski IP-ji).
- **Število uporabnikov:** 400 dnevni uporabnikov 180 dni/leto.
- **Letna korist:** 28.000 EUR.
- **Utemeljitev:** Realna vrednost iz IP-jev za lokalne kolesarske povezave (povprečno 3–6 minut prihranka).

#### Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in drugih onesnaževal

- **Predpostavka:** Preusmeritev **15.000 km** z avtomobila na kolo letno.
- **Emisijski faktor:** 0,18 kg CO<sub>2</sub>/km (povprečje za osebni avto v Sloveniji 2025).
- **Socialna cena CO<sub>2</sub>:** 92 EUR/t (povprečje Podnebni sklad + EU ETS 2026/2027).
- **Letna korist:** 2.484 EUR EUR (vključuje tudi NOx in PM10, vendar konzervativno samo CO<sub>2</sub>).

#### Zmanjšanje stroškov uporabe motornih vozil

- **Predpostavka:** Preusmerjenih 15.000 km/leto z avta na kolo.
- **Stroški na km:** 0,22 EUR (gorivo + vzdrževanje + parkiranje – vir: UMAR + AVP 2025).
- **Letna korist:** 3.300 EUR.
- **Utemeljitev:** Konzervativno – upošteva samo direktne stroške (brez parkirnine in časa).

V nadaljevanju sta predstavljeni ekonomski analizi za pod-varianti 1.1 in 1.2.

Število let za diskontiranje	Leto (letnica)	Referenčno obdobje (v letih)	Investicijski stroški	Operativni stroški obratovanja in vzdrževanja	Stroški skupaj	Prihodki	Ostane vrednosti	Javna korist	Neto prihodki	Neto denarni tok	Diskontirani investicijski stroški	Diskontirani stroški skupaj	Diskontirani neto prihodki	Diskontirani neto denarni tok
			A	B	C = A + B	D	E	F	G = D + E + F - B	H = G - A	A disk.	C. disk.	G. disk.	H. disk.
1	2026	0	110.932	6.000	116.932		-		- 6.000	- 116.932	106.665	112.434	- 5.769	- 112.434
2	2027	1	2.132.749	6.000	2.138.749		-		- 6.000	- 2.138.749	2.050.720	2.056.489	- 5.769	- 2.056.489
3	2028	2	-	6.000	6.000		-	51.784	45.784	45.784	-	5.769	44.023	44.023
4	2029	3	-	6.000	6.000		-	51.784	45.784	45.784	-	5.769	44.023	44.023
5	2030	4	-	6.000	6.000		-	51.784	45.784	45.784	-	5.769	44.023	44.023
6	2031	5	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
7	2032	6	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
8	2033	7	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
9	2034	8	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
10	2035	9	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
11	2036	10	160.000	6.000	166.000		-	79.500	73.500	- 86.500	153.846	159.615	70.673	- 83.173
12	2037	11	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
13	2038	12	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
14	2039	13	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
15	2040	14	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
16	2041	15	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
17	2041	16	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
18	2042	17	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
19	2041	18	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
20	2042	19	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
21	2043	20	160.000	6.000	166.000		-	79.500	73.500	- 86.500	153.846	159.615	70.673	- 83.173
22	2044	21	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
23	2045	22	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
24	2046	23	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
25	2047	24	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
26	2048	25	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
27	2049	26	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
28	2050	27	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
29	2051	28	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
30	2052	29	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
31	2053	30	160.000	6.000	166.000		201.217	79.500	274.717	114.717	153.846	159.615	264.151	110.305
Skupaj			2.723.680	186.000	2.909.680	-	201.217	2.222.352	2.237.569	- 486.111	2.618.923	2.797.769	1.887.358	- 467.414
Skupaj diskontirano			2.618.923	178.846	2.797.769	-	193.478	2.222.352	2.237.569	- 636.111				
NSVe:			- 636.111	ISDe	-7,65%	RNSVe		- 0,24	K/Se		0,67%			

Tabela 7: Prikaz ekonomske analize pod-variante 1.1



Število let za diskontiranje	Leto (letnica)	Referenčno obdobje (v letih)	Investicijski stroški	Operativni stroški obratovanja in vzdrževanja	Stroški skupaj	Prihodki	Ostane vrednosti	Javna korist	Neto prihodki	Neto denarni tok	Diskontirani investicijski stroški	Diskontirani stroški skupaj	Diskontirani neto prihodki	Diskontirani neto denarni tok
			A	B	C=A+B	D	E	F	G=D+E+F-B	H=G-A	A disk.	C, disk.	G, disk.	H, disk.
1	2026	0	110.932	6.000	116.932		-		- 6.000	- 116.932	106.665	112.434	- 5.769	- 112.434
2	2027	1	2.132.749	6.000	2.138.749	1.794.944	-		1.788.944	- 343.804	2.050.720	2.056.489	1.720.139	- 330.581
3	2028	2	-	6.000	6.000		-	51.784	45.784	45.784	-	5.769	44.023	44.023
4	2029	3	-	6.000	6.000		-	51.784	45.784	45.784	-	5.769	44.023	44.023
5	2030	4	-	6.000	6.000		-	51.784	45.784	45.784	-	5.769	44.023	44.023
6	2031	5	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
7	2032	6	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
8	2033	7	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
9	2034	8	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
10	2035	9	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
11	2036	10	160.000	6.000	166.000		-	79.500	73.500	- 86.500	153.846	159.615	70.673	- 83.173
12	2037	11	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
13	2038	12	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
14	2039	13	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
15	2040	14	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
16	2041	15	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
17	2041	16	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
18	2042	17	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
19	2041	18	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
20	2042	19	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
21	2043	20	160.000	6.000	166.000		-	79.500	73.500	- 86.500	153.846	159.615	70.673	- 83.173
22	2044	21	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
23	2045	22	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
24	2046	23	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
25	2047	24	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
26	2048	25	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
27	2049	26	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
28	2050	27	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
29	2051	28	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
30	2052	29	-	6.000	6.000		-	79.500	73.500	73.500	-	5.769	70.673	70.673
31	2053	30	160.000	6.000	166.000		201.217	79.500	274.717	114.717	153.846	159.615	264.151	110.305
Skupaj			2.723.680	186.000	2.909.680	1.794.944	201.217	2.222.352	4.032.513	1.308.833	2.618.923	2.797.769	3.613.265	1.258.494
Skupaj diskontirano			2.618.923	178.846	2.797.769	1.725.908	193.478	2.222.352	4.032.513	1.158.833				
NSVe:			1.158.833	ISDe 9,35%		RNSVe 0,44		K/Se 1,291						

Tabela 8: Prikaz ekonomske analize pod-variante 1.2

V spodnji tabeli je podan prikaz rezultatov ekonomskih kazalnikov za varianto 1, ki so podani na podlagi dinamične ocene za presojanje upravičenosti investicijskih naložb (NSV – neto sedanja vrednost).

NSVe (pod-varianta 1):	-636.111,00
NSVe (pod-varianta 2):	1.158.833,00
ISDe (pod-varianta 1):	-7,65%
ISDe (pod-varianta 2):	9,35%
RNSVe (pod-varianta 1):	-0,24
RNSVe (pod-varianta 2):	0,44
K/Se (pod-varianta 1):	0,675
K/Se (pod-varianta 2):	1,291

Tabela 22: Ekonomski kazalniki dinamične ocene za presojo upravičenosti investicije za varianto 1

## 6.5 Sklepna ugotovitev

Na podlagi rezultatov v tabeli je sklep, da je pod-varianta 1.2 boljša izbira za investicijo. Pod-varianta 1.2 ima pozitivno neto sedanjo vrednost (1.158.833) in interno stopnjo donosa (9,35%), kar pomeni, da je investicija donosna. Relativna neto sedanja vrednost (0,44) in kazalnik stroškovnosti (1,291) kažeta na sprejemljivo donosnost glede na vložek.

Nasprotno pa pod-varianta 1.1 kaže na znatno izgubo z negativno neto sedanjo vrednostjo (-636.111 EUR) in interno stopnjo donosa (-7,65%), kar pomeni, da investicija ni donosna. Negativna relativna neto sedanja vrednost (-0,24) in kazalnik stroškovnosti (0,675) dodatno potrjujeta, da so stroški investicije zelo visoki glede na njene koristi. **Zato bi bilo smiselno izbrati pod-varianto 1.2, saj prinaša pozitivne ekonomske učinke in donosnost.**

Na podlagi rezultatov v tabeli je sklep, da je pod-varianta 1.2 boljša izbira za investicijo. Pod-varianta 1.2 ima pozitivno neto sedanjo vrednost (1.158.833 EUR) in interno stopnjo donosa (9,35 %), kar pomeni, da je investicija donosna. Relativna neto sedanja vrednost (0,44) in kazalnik stroškovnosti (1,291) kažeta na sprejemljivo donosnost glede na vložek.

Projekt je zato ekonomsko upravičen in v javnem interesu, zlasti ob pridobitvi nepovratnih sredstev.

## 7 Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo skupaj z informacijo o pričakovani stopnji izrabe zmogljivosti oziroma ekonomski upravičenosti projekta

### 7.1 Projektna dokumentacija

Za izvedbo predmetne investicije v ureditev kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo je pripravljena ustrezna projektna in druga tehnična dokumentacija, skladno z veljavno zakonodajo s področja graditve objektov, urejanja prostora in cestne infrastrukture.

V okviru projekta je bila oziroma bo pripravljena naslednja dokumentacija:

- Idejna zasnova (IDZ) oziroma idejne rešitve za posamezne odseke kolesarske poti,
- Projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in dovoljenj (DGD), kjer je ta glede na vrsto posega potrebna,
- Projektna dokumentacija za izvedbo (PZI) za posamezne dele oziroma odseke kolesarske poti,
- prometno-tehnični elaborati (Geološko geotehnični elaborat z dimenzioniranjem voziščne konstrukcije, Varnostni načrt, Katastrski elaborat, Zbirni načrt) in druge strokovne podlage, potrebne za ureditev kolesarske infrastrukture,
- geodetski načrti in drugi podlage za projektiranje,
- morebitne druge strokovne podlage in elaborati, ki jih zahtevajo nosilci urejanja prostora in veljavna zakonodaja (Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki, Elaborat preprečevanja in zmanjševanja delcev iz gradbišč).

Projektna dokumentacija je pripravljena v skladu z veljavnimi tehničnimi smernicami, standardi in predpisi za načrtovanje in gradnjo kolesarske infrastrukture. Dokumentacija predstavlja osnovo za izvedbo gradbenih del, nadzor nad izvedbo ter za obračun izvedenih del.

### 7.2 Varstvo okolja

V sklopu načrtovanja in izvedbe investicije bodo upoštevana izhodišča varstva okolja, kot so predstavljena v naslednjih poglavjih.

#### Okoljska učinkovitost

V sklopu izvedbe investicije bo izvajalec del uporabljal najboljše možne razpoložljive tehnike zaščite okolja. Hkrati bo nadzoroval vplive oziroma tveganja na okolje ter o njih redno obveščal nadzorne

službe ter investitorja. Izvajalec del bo skrbel za ločeno zbiranje odpadkov in zmanjšanje količine končnih odpadkov. Projekt bo imel pozitiven vpliv na okoljsko učinkovitost.

### **Zmanjševanje vplivov na okolje**

Poročilo o vplivih na okolje oziroma strokovne ocene vplivov na okolje se izdelajo za tiste posege v prostor, za katere je to potrebno oziroma za katere tako zahteva zakonodaja. Za obravnavani poseg v prostor pa v skladu z nacionalno zakonodajo (Uredba o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15 in 26/17)) ni potrebno izvesti celovite presoje vplivov na okolje.

Pri nadaljnjih aktivnostih realizacije te investicije bodo upoštevani veljavni predpisi oziroma predvideni pogoji izvedbe, ki bodo v največji možni meri preprečili negativne vplive objekta na okolje v času izvedbe gradnje z vidika:

- varstva zraka,
- varstva pred požarom,
- varstva voda in tal,
- varstva pred hrupom v naravnem in življenjskem okolju ter
- ravnanja s komunalnimi odpadki.

Z izdelano projektno dokumentacijo izvedenih del bodo upoštevani vsi ukrepi za varstvo okolja, s čimer bodo v največji možni meri preprečeni negativni vplivi objekta na okolje. V času izvedbe gradnje je moč pričakovati kratkotrajne negativne vplive na okolje. Pri tem vplivno območje predstavljajo parcele, na katerih je predvidena gradnja kolesarske infrastrukture. Vendar pa bodo pričakovani vplivi v času ureditve le začasna značaja in bodo prenehali z zaključkom del.

Predmetna investicija ob upoštevanju vseh predpisov ne bo imela škodljivih oziroma negativnih vplivov na okolje.

### **V nadaljevanju so vplivi na okolje bolj specifično opisani.**

#### **Emisije snovi v zraku**



Zaradi izvajanja gradbenih del na obravnavanem območju gradnje se pričakuje povečana onesnaženost zraka predvsem s prašnimi delci zaradi gradbenih del, emisije iz prometa zaradi obratovanja gradbenih strojev in prometa s tovornimi vozili, ki bodo dovažali in odvažali material. Vse naštetbo bo omejeno le na čas izvedbe gradnje, kar pomeni, da bo vpliv zanemarljiv.

Emisije snovi v zrak, ki bodo nastale pri izvajanju gradbenih del, se bodo lahko z vetrom disperzno širile v prostor, pri čemer se bodo predvsem prašni delci v pretežni meri odlagali v neposredno bližino gradbišča, zato je treba prašenje gradbenih materialov zmanjšati na čim manjšo možno mero z vlaženjem. Prašni delci, ki bodo kljub temu nastajali in se bodo usedali na rastline, bodo začasno (dokler jih ne bo spral dež) negativno vplivali na primarno bioprodukcijo.

V času gradnje bo izvajalec gradbenih del v primeru nastajanja emisij prahu, ki bi segale izven gradbišča, poskrbel za vlaženje sipkih gradbenih materialov.

#### **Vpliv na tla in vode**

Največji vpliv na tla bo v času gradbenih del. Takrat je mogoče na območju pričakovati povečano onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih strojev in uporabe gradbenih materialov. Med deli ali pa zaradi neustreznega vzdrževanja gradbene opreme oziroma



nepredvidenih dogodkov, lahko pride do razlitja olj ali drugih naftnih derivatov oz. njihovih sintetičnih nadomestkov.

Ocenjujemo, da je tovrstno tveganje pri ustrezni organizaciji gradbišča in ustreznem vzdrževanju gradbene in strojne mehanizacije nizko. Skladiščenja in manipuliranja z nevarnimi snovmi in naftnimi derivati, olja, maziva in drugimi stvarmi bo moralo biti skladno z Uredbo o skladiščenju nevarnih tekočin v nepremičnih skladiščnih posodah (Uradni list RS, št. 104/09, 29/10, 105/10 in 44/22 – ZVO-2).

### Emisije hrupa

Za zmanjšanje hrupa v času gradnje je treba zagotoviti, da bo med gradnjo uporabljena gradbena mehanizacija novejšega datuma in opremljena s certifikati o zvočni moči, ki ne smejo presegati predpisanih vrednosti. Pri transportu naj se uporabljajo čim manj hrupna vozila. Zvočni signali na gradbišču naj se uporabljajo le v nujnih primerih, motorji strojev pa naj brez potrebe ne obratujejo v prostem teku.



Povprečna dnevna raven hrupa, ki ga bodo stroji in naprave povzročali na gradbišču, je odvisna od učinkovitega časa obratovanja gradbenih strojev. Pri vplivu hrupa na sosednje objekte je potrebno upoštevati tudi slabljenje zvoka pri širjenju.

Hrup pri najbližjih sosednjih objektih ne bo čezmeren ob upoštevanju naslednjih pogojev: gradbeni stroji ne smejo obratovati sočasno, tovorna vozila morajo biti v času nakladanja materiala ugasnjena, pri gradbenih delih se lahko uporablja gradbene stroje, katerih zvočna moč je usklajena s predpisom, ki ureja emisije hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem, gradbena dela lahko potekajo do 8 ur učinkovito, v dnevnem času med 6:00 in 18:00 uro.

Zemljišča za nameravano gradnjo so v skladu s predpisom, o hrupu v naravnem in življenjskem okolju uvrščena v območje II. stopnje varstva pred hrupom. Mejne ravni hrupa, ki ga lahko povzroča posamezen vir hrupa znašajo 55dBA podnevi in 45dBA ponoči.

### Odpadki

V času gradnje kolesarske infrastrukture bodo nastajali gradbeni odpadki.



V času izvedbe bodo izvajalci gradbenih del pri svojem delu upoštevali, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihove škodljivosti za okolje, in za zagotovitev predelave nastalih odpadkov ali njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča.

V času izvajanja samih gradbenih del je mogoče pričakovati nastanek manjše količine nevarnih odpadkov, ki bodo nastali kot posledica vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije. Tovrstni nevarni odpadki obsegajo predvsem odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazno oljno embalažo, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni material ter odpadne baterije oziroma akumulatorje. Omenjene nevarne odpadke bo potrebno zbirati ločeno ter jih predati organizacijam, ki imajo pooblastilo za ravnanje z njimi.

V kolikor hramba ali začasno skladiščenje gradbenih odpadkov ni možna na gradbišču, morajo izvajalci del nastale gradbene odpadke odlagati v zabojnike, ki so nameščeni na gradbišču ali ob gradbišču in so prirejeni za odvoz gradbenih odpadkov brez njihovega prekladanja.

Investitor mora pred začetkom izvajanja gradbenih del zagotoviti prevzem gradbenih odpadkov, njihov prevoz v predelavo ali odstranjevanje preden se začnejo izvajati gradbena dela. Iz dokazila o naročilu

prevzema gradbenih odpadkov mora biti razvidna vrsta gradbenih odpadkov, predvidena količina nastajanja gradbenih odpadkov ter naslov gradbišča z navedbo gradbenega dovoljenja, na katerega se nanaša prevzem gradbenih odpadkov.

### 7.3 Časovni načrt izvedbe investicije

Faza izvedbe	Vsebina faze	Predviden čas izvedbe
Pripravljalna faza	Potrditev IP, zagotovitev financiranja, priprava razpisne dokumentacije, organizacija vodenja projekta	2. četrletje 2026
Postopki javnega naročanja	Objave javnih naročil, izbor izvajalcev, podpis pogodb, uvedba v delo	3.–4. četrletje 2026
Izvedba gradbenih del	Gradbena, obrtniška in instalacijska dela, prometna ureditev, signalizacija	1.–4. četrletje 2027
Strokovni nadzor in spremljanje	Tehnični in finančni nadzor nad izvedbo, spremljanje terminskega plana	1.–4. četrletje 2027
Tehnični pregled in primopredaja	Tehnični pregled, odprava pomanjkljivosti, prevzem del	4. četrletje 2027
Zaključek projekta	Zaključna dokumentacija, poročanje, formalni zaključek investicije	4. četrletje 2027

### 7.4 Kadrovska organizacijska shema s prostorsko opredelitvijo

Projekt bo voden skozi delovanje projektne skupine, ki jo bodo sestavljali tako strokovnjaki, projektanti kot tudi predstavniki Občine Kidričevo ter drugi deležniki projekta.

Izvedbo investicije bodo strokovno vodili zaposleni na Občini Kidričevo, v okviru svojih rednih delovnih obveznosti. Za izvedbo investicije ni predvidene posebne organizacije. Investitorica, Občina Kidričevo, je s svojimi zaposlenimi tudi odgovorni nosilec celotnega projekta.

Nadzor nad gradbenimi deli bo imenovan s strani investitorja. Nadzorni inženir bo nadzor nad investicijo izvajal v skladu z določili Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24 – ZAID-A). Organizacijsko je nadzorni inženir samostojen in operativno povezan z vodjo projekta in projektno skupino občine. Odgovoren je za napredovanje del, za izvajanje kontrole količin, kvalitete vgrajenih materialov in kakovosti izvedbe del ter za informiranje investitorja.

Izvajalec gradbenih del bo izbran na osnovi Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F) in predstavlja odgovorno osebo za izvedbo celotne investicije v količini in kvaliteti kot je predvidena.

Ime in priimek	Institucija	Strokovno področje dela
Anton Leskovar	Občina Kidričevo	Odgovorna oseba – župan

Damjan Napast	Občina Kidričevo	Direktor občinske uprave
Matic Mohorko	Občina Kidričevo	Svetovalec za gospodarsko infrastrukturo, okoljske in komunalne dejavnosti

Tabela 10: Člani projektne ekipe investitorja

Skladno z obstoječo kadrovsko in organizacijsko shemo ter finančnim načrtom bo izvajanje projektnih aktivnosti in doseganje kazalnikov učinka mogoče zagotavljati dolgoročno.

Trajnost projektnih rezultatov bo zagotovljena z omogočeno stalno in varno uporabo urejene kolesarske infrastrukture, ki bo javno dostopna vsem uporabnikom. Občina Kidričevo bo v okviru svojih rednih nalog zagotavljala upravljanje in vzdrževanje kolesarske poti, s čimer se bo ohranjala njena funkcionalnost, prometna varnost in kakovost skozi celotno obdobje uporabe.

Trajnost projektnih rezultatov bo zagotovljena tudi preko vključevanja lokalne skupnosti ter spodbujanja uporabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva in oblike trajnostne mobilnosti. Projekt bo pomembno prispeval k izboljšanju prometne povezanosti med naselji ter krepitvi sinergijskih učinkov med lokalnimi deležniki na področju prometa, prostora in trajnostnega razvoja v Občini Kidričevo.

## 7.5 Predvideni viri financiranja in dinamika vlaganj po letih

Na podlagi izvedene analize variant in izbire optimalne variante investicije je kot najprimernejša izbrana varianta, ki predvideva sofinanciranje investicije z nepovratnimi sredstvi v okviru javnega razpisa ter zagotovitev preostalega deleža iz lastnih sredstev Občine Kidričevo.

Finančna konstrukcija investicije temelji na kombinaciji:

- nepovratnih sredstev iz javnih virov, namenjenih spodbujanju trajnostne mobilnosti,
- lastnih proračunskih sredstev investitorja.

Takšna struktura financiranja omogoča izvedbo projekta v predvidenem časovnem okviru, obenem pa zagotavlja finančno stabilnost investicije in razbremenjuje proračun občine. Davek na dodano vrednost (DDV) pri predmetni investiciji predstavlja neupravičen strošek, ki ga investitor v celoti krije iz lastnih sredstev.

**Predvideni viri financiranja investicije so prikazani v spodnji tabeli.**

Viri financiranja	Leto 2026	Leto 2027	Skupaj v EUR brez DDV
Nepovratna sredstva (javni razpis)	43.621,13	1.751.322,95	1.794.944,08
Lastna sredstva Občine Kidričevo	67.310,40	381.425,62	448.736,02
<b>Skupaj</b>	<b>110.931,53</b>	<b>2.132.748,57</b>	<b>2.243.680,10</b>

Tabela 13: Viri financiranja investicije po stalnih cenah (brez DDV)

Opomba: Končna razporeditev po letih bo usklajena z dinamiko izvedbe investicije in pogodbenimi roki razpisa.

*financiranja investicije*



## 7.6 Analiza tveganj in občutljivosti

Analiza občutljivosti je analiza učinkov, ki so posledica spreminjanja ključnih stroškov in koristi posameznih investicij. Pri analizi občutljivosti je potrebno najprej ugotoviti tiste parametre, ki so po svoji velikosti in pomembnosti ključni za celotno investicijo, kajti njihova majhna sprememba lahko v veliki meri spreminja končni rezultat in s tem tudi kazalnike upravičenosti investicije. Pri tem se kot kritično spremenljivko obravnava tisto spremenljivko, pri kateri 1 % spremembe (pozitivne ali negativne) povzroči več kot 5 % spremembe neto sedanje vrednosti oz. pri kateri 1 % spremembe povzroči spremembo stopnje donosa za več kot 1 odstotno točko (vir: Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020).

V izdelani analizi občutljivosti ocenjujemo učinek spremembe ključne spremenljivke, tj. preizkušene spremenljivke, na rezultate indeksov finančnih dosežkov in ekonomskega učinka. Pri tem učinek prikazujemo kot odstotni delež spremembe pri preizkušenih spremenljivkah.

Prva dva ključna elementa občutljivosti sta povezana s stroški investicije in sicer so to investicijski stroški (izdelava projektne dokumentacije, izvedba gradbenih in drugih del za izgradnjo kolesarske poti) in operativni stroški (tj. stroški rednega vzdrževanja in upravljanja kolesarske infrastrukture). Tretji kritičen element je sprememba koristi v času uporabe kolesarske poti. Kot četrti kritičen element pa smo upoštevali spremembe javne koristi investicije. Če posameznemu ključnemu elementu tj. preizkušani spremenljivki spreminjamo vrednosti v rangi med +1 % in –1 %, dobimo odstotne deleže sprememb finančnih in ekonomskih kazalnikov, kot so prikazani v spodnji tabeli. Kazalniki za relativne spremembe finančne stopnje donosa niso prikazani, saj ta kazalnik ni izračunljiv.

Preizkušena spremenljivka	Relativna sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) +/-	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti (%) +/-
Investicijski stroški	1,15	2,06	6,23
Operativni stroški	0,07	0,13	0,34
Koristi iz uporabe investicije	0,17	0,27	0,88
Zunanje koristi	/	1,64	5,34

Tabela 12: Analiza občutljivosti investicije

Za predmetno investicijo so vsi analizirani elementi tj. investicijski stroški, operativni stroški, koristi iz uporabe investicije in zunanje koristi tudi kritične spremenljivke. Največjo spremembo finančne neto sedanje vrednosti povzročijo investicijski stroški (povečanje oz. zmanjšanje) in sicer za 1,15 %; spremembe ostalih dveh spremenljivk ne vplivajo v veliki meri na spremembo tega kazalnika (FNSV). Največje spremembe ekonomskih kazalnikov pa povzročita a) povečanje oz. zmanjšanje investicijskih stroškov ter b) povečanje oz. zmanjšanje zunanjih koristi. Sprememba investicijskih stroškov tako povzroči 6,23 % spremembo čiste sedanje vrednosti ter 2,06 % spremembo ekonomske stopnje donosa. Ti odstotki znašajo pri spremembi zunanjih koristi 5,34 % za čisto sedanjo vrednost ter 1,64 % spremembo pri ekonomski stopnji donosa. Ekonomski kazalniki se zmerno zmanjšajo oz. povečajo tudi pri spremembi koristi iz uporabe investicije in operativnih stroških.

V sled zapisanega je potrebno tako v času implementacije investicije, kot tudi v času njene uporabe, vsem spremenljivkam nameniti posebno pozornost oz. uvesti ukrepe, ki bodo v največji možni meri lahko preprečili njihove spremembe.

## 8 Ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljnje priprave investicijske, projektne in druge dokumentacije s časovnim načrtom

### 8.1 Potrebna investicijska dokumentacija

#### a) Razpoložljiva dokumentacija

- Idejna zasnova kolesarske poti in osnovne rešitve poteka trase,
- Pregledne situacije in tehnične podlage, pripravljene v okviru predhodnih faz načrtovanja investicije,
- Projektna dokumentacija za izvedbo gradnje (PZI),
- Morebitna soglasja in dovoljenja pristojnih nosilcev urejanja prostora (npr. upravljavcev cest, komunalnih vodov, vodotokov ipd.),
- Strokovne podlage in usmeritve s področja trajnostne mobilnosti, ki jih je pripravil investitor oziroma so bile pridobljene v sodelovanju s pristojnimi službami.

#### b) Potrebna dokumentacija

- Investicijski program (IP),
- Okoljska in naravovarstvena soglasja, v kolikor bodo zahtevana glede na potek trase kolesarske poti,
- Druga dokazila in dokumentacija, zahtevana v postopkih prijave na javne razpise za sofinanciranje investicije.

V dokumentu sta predstavljeni dve varianti. Kot optimalna varianta se je izkazala varianta »z« investicijo, ki predvideva izvedbo investicije v ureditev in izgradnjo kolesarske infrastrukture na območju Občine Kidričevo, z namenom izboljšanja prometne varnosti, povečanja uporabe trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšanja kakovosti bivanja prebivalcev.

Ocenjena vrednost investicije znaša 2.737.289,72 evrov z vključenim DDV (stalne cene). Investicija se bo delno financirala z lastnimi sredstvi investitorja, del sredstev pa bo predvidoma pridobljen iz naslova javnih sredstev oziroma s kandidiranjem na ustrezne razpise za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti.

Skladno s terminskim planom je predvideno, da se investicija zaključi najkasneje do 31.12.2027.

### Zaključek

Zaključek Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je, da je k izvedbi investicije smiselno pristopiti, saj projekt prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti, izboljšanju prometne varnosti in zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje. Izvedba investicije je ekonomsko in družbeno upravičena, še posebej v primeru, da investitor za projekt uspešno kandidira in pridobi nepovratna sredstva iz ustreznih javnih razpisov.