



## **PROJEKT**

### **IZGRADNJA KOLESARSKE STEZE**

#### **Investicijski program**

*(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:**

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

**Odgovorna oseba:**

Tadej Recek, direktor

**Datum izdelave:**

Marec 2026

1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB (DO PRIPRAVE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA).....	6
1.1 Uvodno pojasnilo .....	6
1.2 Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa .....	6
1.3 Nameni in cilji investicijskega projekta .....	7
1.4 Povzetek DIIP s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb (do priprave IP) .....	8
2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA .....	9
2.1 Osnove za pripravo investicijskega programa .....	9
2.2 Povzetek investicijskega programa .....	9
2.3 Cilji investicije.....	13
2.4 Socialno-ekonomska utemeljitev in trendi .....	14
3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN IZDELOVALCIH .....	15
3.1 Investitor .....	15
3.2 Upravljaivec investicije.....	17
3.3 Predstavitev izdelovalca DIIP .....	17
3.4 Bodoči izvajalci predmetne investicije .....	17
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA IN OPREDELITEV POTREB.....	17
4.1 Opis obstoječe prometne ureditve.....	17
4.2 Izhodiščne razmere za kolesarski promet.....	19
4.3 Identifikacija problemov in potreb uporabnikov .....	20
4.4 Usklajenost investicije z razvojnimi in drugimi dokumenti.....	21
5. SKLADNOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S STRATEŠKIMI DOKUMENTI.....	25
5.1 Skladnost s CPS / OCPS / RCPS.....	25
5.2 Skladnost z nacionalnimi in evropskimi usmeritvami.....	27
5.3 Prispevek k ciljem trajnostne mobilnosti.....	29
6. TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL.....	30
6.1 Opis optimalne variante investicije.....	30
6.2 Opis trase po funkcionalnih odsekih.....	31
6.3 Tehnični elementi in standardi projektiranja .....	34
6.4 Prometno-varnostni koncept.....	35
6.5 Prilagoditve prostorskim omejitvam in racionalna raba prostora .....	36
6.6 Funkcionalni in omrežni učinek investicije .....	36
7. PRISPEVEK INVESTICIJE K SPREMEMBI POTOVALNIH NAVAD .....	37

7.1	Ciljne skupine uporabnikov .....	37
7.2	Vpliv investicije na rabo kolesa in zmanjšanje rabe OMV .....	38
7.3	Pričakovani vedenjski in prometni učinki .....	38
7.4	Povzetek ključnih učinkov investicije z vidika trajnostne mobilnosti .....	39
8.	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN NEUPRAVIČENE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENO .....	40
8.1	Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah .....	41
8.2	Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah .....	42
9.	ANALIZA LOKACIJE, KI VSEBUJE TUDI IMENOVANJE PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO LE-TI OBJAVLJENI .....	44
9.1	Opis lokacije investicije .....	44
9.2	Prostorski akti in omejitve .....	46
9.3	Lastniški in upravni vidiki .....	47
10.	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO .....	47
10.1	Vplivi investicijskega projekta na okolje .....	47
10.2	Načelo »da se ne škoduje bistveno« (DNSH) .....	49
10.3	Podnebna odpornost investicije .....	50
10.4	Družbeni učinki in varnost .....	51
11.	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI .....	52
11.1	Faze izvedbe investicije .....	52
11.2	Terminski plan .....	53
12.	NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA .....	54
12.1	Predvideni viri financiranja in dinamika vlaganj po letih .....	54
12.2	Dinamika financiranja .....	55
12.1	Finančna konstrukcija investicije .....	55
13.	PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER JAVNIH KORISTI V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJE .....	56
13.1	Projekcija poslovnih prihodkov .....	56
13.2	Projekcija stroškov poslovanja in vzdrževanja .....	56
13.3	Javne in družbene koristi investicije .....	57
13.4	Ekonomska upravičenost .....	57
13.5	Ocena poslovnih odhodkov investicije za varianto »z investicijo« .....	57
13.6	Varianta 0 – brez investicije .....	59
13.7	Izračun ponderirane življenjske dobe Investicije .....	59

13.8	Izračun amortizacije in ostanka vrednosti projekta .....	60
13.9	Ocenjevanje javnih koristi investicije .....	61
13.10	Družbeno-ekonomski učinki izvedbe investicije.....	61
13.11	Finančno ovrednotene koristi.....	63
14.	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	64
14.1	Metodologija izvedbe finančne in ekonomske analize .....	64
14.2	Finančna analiza s finančnimi kazalniki .....	65
14.3	Prikaz finančnega toka v ekonomski dobi projekta .....	65
14.4	Izračun finančnih kazalnikov .....	67
14.5	Ekonomska analiza z ekonomskimi kazalniki .....	67
15.	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ .....	72
15.1	Analiza tveganj .....	72
15.2	Ukrepi za obvladovanje tveganj.....	73
15.3	Analiza občutljivosti .....	74
16.	SKLEPNA PRESOJA IN UTEMELJITEV INVESTICIJE .....	75
16.1	Povzetek ključnih ugotovitev .....	75
16.2	Utemeljitev investicijske odločitve .....	76
16.3	Sklep o upravičenosti investicije .....	76

#### **Kazalo slik**

Slika 1: Prikaz sekcij, ki tvorijo celotno kolesarsko stezo. Predmet investicije so sekcije 1-6. ....	10
Slika 2: Prikaz Odseka 1 (Kungota – Kidričevo).....	32
Slika 3: Prikaz poteka Odseka 3 (rdeča barva) – Gramoznica vzhod, ki se nadaljuje na Odsek 4 (modra barva) (Vir: PZI).....	33
Slika 4: Prikaz Odseka 4 in 5 – Gramoznica zahod (Vir: PZI) .....	33
Slika 6: Območje Občine Kidričevo (označeno z rdečo barvo) .....	45
Slika 7: Naselja v Občini Kidričevo .....	46

#### **Kazalo tabel**

Tabela 1: Podatki o investitorju .....	7
----------------------------------------	---

Tabela 2: Predstavitev izdelovalca IP: Terra Verde .....	7
Tabela 3: Matrika za določanje potrebne investicijske dokumentacije .....	9
Tabela 4: Merila za izbor optimalne variante .....	12
Tabela 5: Povzetek investicijskega projekta.....	13
Tabela 6: Projektna skupina investitorja .....	15
Tabela 7: Prikaz usklajenosti investicijskega projekta z razvojnimi usmeritvami Regionalnega razvojnega programa Podravske regije 2021–2027.....	23
Tabela 8: Prikaz usklajenosti investicijskega projekta s ključnimi usmeritvami Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050.....	24
Tabela 9: Prikaz skladnosti investicijskega projekta s celostnimi prometnimi strategijami na lokalni in regionalni ravni.....	27
Tabela 10: Prikaz skladnosti investicijskega projekta z nacionalnimi in evropskimi strateškimi dokumenti .....	29
Tabela 11: Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (brez DDV) .....	42
Tabela 12: Terminski plan izvedbe investicije.....	54
Tabela 13: Viri financiranja investicije po stalnih cenah (brez DDV) .....	55
Tabela 14: Stroški investicijskega vzdrževanja .....	58
Tabela 15: Izračun ponderirane življenjske dobe projekta.....	60
Tabela 16: Izračun ostanka vrednosti investicije po zaključku referenčne dobe projekta .....	60
Tabela 17: Prikaz finančnega toka v ekonomski dobi projekta za podvarianto 1.1.....	66
Slika 2: Prikaz finančnega toka v ekonomski dobi projekta za podvarianto 1.2.....	66
Tabela 18: Prikaz finančnih kazalnikov .....	67
Tabela 19: Predpostavke za ocenjevanje javnih ekonomskih koristi .....	69
Tabela 20: Prikaz ekonomske analize pod-variante 1.1.....	70
Tabela 21: Prikaz ekonomske analize pod-variante 1.2.....	71
Tabela 22: Ekonomski kazalniki dinamične ocene za presojo upravičenosti investicije za varianto 1 ...	71
Tabela 23: Analiza občutljivosti investicije .....	75

# 1. UVODNO POJASNILO S PREDSTAVITVIJO INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, NAMENA IN CILJEV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER POVZETKOM IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S POJASNILI AKTIVNOSTI IN MOREBITNIH SPREMEMB (DO PRIPRAVE INVESTICIJSKEGA PROGRAMA)

## 1.1 Uvodno pojasnilo

Namen investicijskega programa je celovito in pregledno utemeljiti izvedbo investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave na območju Občine Kidričevo ter preveriti njegovo tehnično, finančno, ekonomsko in izvedbeno upravičenost v skladu z veljavno zakonodajo in metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije (Uradni list RS 60/06, 54/10 in 27/16 – v nadaljevanju »Uredba«).

Investicijski program predstavlja podlago za odločanje o izvedbi investicije ter za prijavo projekta na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Dokument združuje ključne informacije o projektu, opredeljuje cilje in pričakovane učinke investicije, analizira možne variante izvedbe ter utemeljuje izbiro optimalne rešitve.

Poseben poudarek investicijskega programa je na preverjanju skladnosti projekta s strateškimi in razvojnimi dokumenti s področja trajnostne mobilnosti, na presoji prispevka k izboljšanju prometne varnosti in kakovosti bivanja ter na zagotavljanju, da je projekt pripravljen za takojšnjo izvedbo. Investicijski program obenem zagotavlja transparentno in verodostojno podlago za spremljanje investicije v vseh fazah njenega izvajanja.

## 1.2 Predstavitev investitorja in izdelovalcev investicijskega programa

### 1.1.1. Predstavitev investitorja

Investitor predmetnega projekta je Občina Kidričevo. Občina Kidričevo, ustanovljena leta 1994, leži v severovzhodnem delu Slovenije, v Podravski statistični regiji na območju Dravskega polja. Gre za prostorsko razmeroma obsežno občino z razpršeno poselitvijo več naselij, ki jo zaznamujeta izrazita prometna povezanost ter pomembna gospodarska dejavnost, med katero izstopa industrijska tradicija območja in strateška lega v bližini Ptuja ter glavnih regionalnih prometnih povezav.

Investitor	
Naziv	Občina Kidričevo
Naslov	Kopališka ulica 14, 2325 Kidričevo
Odgovorna oseba	Anton Leskovar, župan
Telefon	02 799 06 10
E-mail	obcina@kidricevo.si
Davčna številka	SI 93796471
Matična številka	5883709000

Transakcijski račun	SI56 0124 5010 0017 097
Odgovorna oseba s strani investitorja	Damjan Napast, direktor občinske uprave
Telefon	041 394 143
E-mail	damjan.napast@kidricevo.si

Tabela 1: Podatki o investitorju

Investitor je podrobneje predstavljen v nadaljevanju tega dokumenta.

### 1.1.2. Predstavitev izdelovalcev investicijskega programa

Vodilni izdelovalec investicijske dokumentacije	Terra Verde, Tadej Recek s.p.
Naslov	Vrščajeva ulica 8, 1000 Ljubljana
Logotip	
Matična številka	8806241000
Davčna številka	SI96759267
Telefon	051 276 260
Email	<a href="mailto:tajnistvo@terraverde.si">tajnistvo@terraverde.si</a>
Internetna stran	<a href="http://www.terraverde.si">www.terraverde.si</a>
Odgovorna vodja projekta	Tadej Recek, Terra Verde
Odgovorna oseba	Tadej Recek, Terra Verde 

Tabela 2: Predstavitev izdelovalca IP: Terra Verde

### 1.3 Nameni in cilji investicijskega projekta

Cilj investicijskega projekta je vzpostaviti zvezno, varno in funkcionalno kolesarsko povezavo na območju Občine Kidričevo, ki bo prebivalcem in obiskovalcem omogočila kakovostno alternativo uporabi osebnih motornih vozil ter prispevala k trajnostnemu razvoju lokalnega prometnega sistema. Projekt je zasnovan kot celovita infrastrukturna rešitev, ki povezuje posamezne odseke v enotno kolesarsko traso in odpravlja obstoječe vrzeli v kolesarskem omrežju.

Eden ključnih ciljev investicije je izboljšanje prometne varnosti, zlasti za kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu. Z izgradnjo ločene kolesarske infrastrukture se zmanjšuje število konfliktnih točk z motornim prometom, hkrati pa se zagotavlja boljša preglednost, jasna prometna ureditev in ustrezna signalizacija. Projekt s tem prispeva k varnejšemu vsakodnevnomu potovanju v šolo, na delo in do drugih pomembnih storitev.

Investicija zasleduje tudi cilj spodbujanja spremembe potovalnih navad. Z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje projekt ustvarja realne možnosti za večjo uporabo kolesa pri vsakodnevnih opravkih in rekreaciji, kar dolgoročno prispeva k zmanjšanju rabe osebnih motornih vozil, zmanjšanju prometnih obremenitev ter k boljšemu izkoristku obstoječega prometnega prostora. Kolesarska povezava je zasnovana tako, da bo uporabna za različne skupine – od dnevnih migrantov do rekreativnih uporabnikov.

Pomemben cilj investicije je tudi izboljšanje kakovosti bivanja in zdravja prebivalcev. Spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti pozitivno vpliva na telesno dejavnost, zmanjšuje onesnaženost zraka in hrup ter prispeva k bolj urejenemu in prijaznemu bivalnemu okolju. Projekt ima izrazit družbeni učinek, saj krepi dostopnost prostora in spodbuja vključevanje trajnostnih prometnih praks v vsakdanje življenje.

Investicijski projekt je zasnovan v skladu z načeli trajnostnega razvoja in ob upoštevanju okoljskih omejitev prostora. Cilj je zagotoviti, da je kolesarska povezava umeščena v prostor premišljeno, z minimalnimi vplivi na okolje ter ob upoštevanju naravnih, vodnih in prostorskih danosti območja. Projekt hkrati stremi k visoki stopnji projektne pripravljenosti, kar omogoča njegovo učinkovito in pravočasno izvedbo.

Cilji investicije so skladni z občinskimi, regijskimi in nacionalnimi usmeritvami na področju trajnostne mobilnosti ter prispevajo k dolgoročni prometni in prostorski urejenosti območja Občine Kidričevo.

## 1.4 Povzetek DIIP s pojasnili poteka aktivnosti in morebitnih sprememb (do priprave IP)

V DIIP-u sta bili obravnavani dve varianti. Varianta »brez« investicije predvideva, da se investicija v ureditev kolesarske infrastrukture v Občini Kidričevo ne izvede, kar pomeni ohranitev obstoječega stanja brez celostne in sistematične ureditve kolesarskih povezav med naselji Kidričevo, Kungota in Starošince. Varianta »z« investicijo pa predvideva izvedbo investicije – ureditev neprekinjene, varne in funkcionalne kolesarske povezave z navezavo na obstoječe regionalno kolesarsko omrežje.

V okviru DIIP je bila izvedena primerjalna analiza obeh variant na podlagi meril prometne varnosti, prispevka k trajnostni mobilnosti, okoljskih in družbenih učinkov, prostorske povezanosti ter skladnosti z razvojnimi dokumenti. Analiza je pokazala, da varianta »brez« investicije ne prispeva k izboljšanju prometne varnosti, ne spodbuja trajnostnih oblik mobilnosti ter ne omogoča uresničevanja razvojnih ciljev občine. Nasprotno pa varianta »z« investicijo celovito naslavlja identificirane prometne in prostorske izzive ter omogoča dolgoročno izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja.

V DIIP je bila ocenjena investicijska vrednost projekta v stalnih cenah (januar 2026), pri čemer analiza finančnih in ekonomskih kazalnikov kaže, da projekt kot infrastrukturna investicija v javnem interesu sam po sebi ne ustvarja neposrednih finančnih prihodkov, temveč ustvarja širše družbene in okoljske koristi. Investicija je zato utemeljena predvsem z vidika javnega interesa, prometne varnosti, trajnostnega razvoja in dolgoročnih pozitivnih učinkov na prebivalce občine.

Zaključek DIIP je, da je izvedba investicije smiselna ob pridobitvi nepovratnih sredstev v okviru ustreznih javnih razpisov za sofinanciranje trajnostne mobilnosti. Ob zagotovitvi zunanjih virov financiranja projekt predstavlja strokovno utemeljeno, razvojno skladno in dolgoročno koristno rešitev za izboljšanje prometne infrastrukture v Občini Kidričevo.



## 2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

### 2.1 Osnove za pripravo investicijskega programa

Glede na vrsto investicije in kriterije, določene z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), je za predmetni projekt potrebno izdelati naslednjo investicijsko dokumentacijo:

- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)
- Investicijski program (IP)

Vrsta in obseg investicijske dokumentacije sta določena glede na predvideno vrednost investicije ter dejstvo, da se projekt sofinancira z javnimi sredstvi v okviru javnega razpisa, kar skladno z Uredbo zahteva pripravo investicijskega programa.

*Matrika za določanje potrebne investicijske dokumentacije*

Kriteriji (mejne vrednosti investicijskega projekta)	DIIP	PIZ	IP
manj od 300.000 EUR razen posebnih primerov	Ne	Ne	Ne
med 300.000 in 500.000 EUR	Da	Ne	Ne
nad vrednostjo 500.000 EUR	Da	Ne	Da
nad vrednostjo 2.500.000 EUR	Da	Da	Da

*Tabela 3: Matrika za določanje potrebne investicijske dokumentacije*

Izdelavo dokumentacije v skladu z Uredbo zahteva tudi predmetni javni razpis, ki določa, da mora biti investicijska dokumentacija pripravljena skladno z nacionalnim metodološkim okvirom ter mora vključevati:

- finančni načrt,
- oceno vrednosti investicije,
- analizo variant,
- presojo upravičenosti,
- presojo tveganj in izvedljivosti.

### 2.2 Povzetek investicijskega programa

Investitor projekta je Občina Kidričevo, ki načrtuje izgradnjo kolesarske povezave kot infrastrukturnega projekta trajnostne mobilnosti. Namen investicije je izboljšanje prometne varnosti, povečanje dostopnosti prostora ter vzpostavitev funkcionalne in varne infrastrukture za nemotorizirane oblike mobilnosti, zlasti kolesarjenje.

Projekt je umeščen v širši koncept razvoja trajnostnega prometa, ki vključuje:

- zmanjševanje odvisnosti od osebnega motornega prometa,
- izboljšanje pogojev za vsakodnevne trajnostne migracije,
- povečanje prometne varnosti ranljivih udeležencev v prometu,
- izboljšanje kakovosti bivanja v lokalnem okolju.

Načrtovana kolesarska povezava je zasnovana kot neprekinjena, funkcionalna in prometno varna infrastrukturna ureditev, ki se umešča v obstoječo prostorsko in prometno strukturo ter jo nadgrajuje.

Projekt ima izrazit lokalni pomen, hkrati pa ustvarja tudi pozitivne učinke na širšem regijskem območju, saj podpira razvoj trajnostne mobilnosti v Podravski regiji.

- gradbena, obrtniška in instalacijska dela za ureditev kolesarske infrastrukture,
- ureditev prometno-varnostnih elementov (križanja, signalizacija, prometna oprema),
- prilagoditve obstoječe infrastrukture za vzpostavitev ločene in varne kolesarske povezave,
- izvedbo nadzora nad gradnjo,
- tehnični pregled in predajo infrastrukture v uporabo.

*Slika 1: Prikaz sekcij, ki tvorijo celotno kolesarsko stezo. Predmet investicije so sekcije 1-6.*

### 2.2.1 Obravnavane variante investicije

V investicijskem programu so bile obravnavane naslednje variante:

- **Varianta 0: brez investicije**
- **Varianta 1 z podvariantama 1.1. in 1.2:** v podvarianti 1.1. investitor pridobi nepovratna sredstva, v podvarianti 1.2. investitor investicijo v celoti financira sam.

#### **VARIANTA 0 – BREZ INVESTICIJE**

Varianta 0 predvideva ohranitev obstoječega stanja brez izvedbe investicije. Prometni problemi ostajajo nerazrešeni, prometna varnost ranljivih udeležencev se ne izboljša, prav tako ni pozitivnih učinkov na trajnostno mobilnost, okolje ali kakovost bivanja. Varianta ne prispeva k uresničevanju strateških ciljev lokalnih, regionalnih, nacionalnih in evropskih dokumentov.

#### **VARIANTA 1 – IZVEDBA INVESTICIJE Z ALI BREZ NEPOVRATNIH SREDSTEV (podvarianti 1.1. in 1.2)**

Predvideva izvedbo projekta v celoti, skladno s projektno dokumentacijo, z vzpostavitvijo varne, funkcionalne, neprekinjene in trajnostno zasnovane kolesarske infrastrukture. Varianta omogoča:

- najvišjo raven prometne varnosti,
- največji prispevek k spremembi potovalnih navad,
- zmanjšanje okoljskih obremenitev,
- dolgoročno trajnostno rabo infrastrukture,
- skladnost z vsemi strateškimi dokumenti.

Na podlagi primerjalne analize je bila kot optimalna izbrana Varianta 2 – celovita izvedba kolesarske povezave.

### 2.2.2 Izbor optimalne variante

V okviru DIIP in investicijskega programa sta bili obravnavani dve varianti: varianta 0 (brez investicije) in varianta 1 (z podvariantama 1.1. in 1.2). Podvarianti 1.1. in 1.2 obe predvidevata posege v prometno infrastrukturo, vendar se razlikujeta glede na vire financiranja. V podvarianti 1.1. je investitor uspešen na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo in za izvedbo investicije pridobi nepovratna sredstva. V podvarianti 1.2 investitor investicijo v celoti financira sam.

Za izbor optimalne variante izgradnje kolesarske povezave v Občini Kidričevo so bila določena ključna merila, ki vključujejo izboljšanje prometne varnosti, zagotavljanje neprekinjene in funkcionalne kolesarske povezave, prispevek k povečanju deleža trajnostnih oblik mobilnosti, okoljske učinke ter skladnost s strateškimi razvojnimi dokumenti na lokalni, regionalni in nacionalni ravni. Dodatno je bilo upoštevano tudi merilo tehnične izvedljivosti ter dolgoročne vzdržnosti infrastrukture.

Na podlagi navedenih meril je bil uporabljen točkovni sistem, ki omogoča primerjalno in kvantitativno oceno posamezne variante glede na njen prispevek k doseganju zastavljenih ciljev investicije. Varianta 0 predstavlja referenčno stanje brez izvedbe investicije in posledično ne prinaša izboljšav na področju prometne varnosti, trajnostne mobilnosti ali prostorske povezanosti. Na podlagi izvedenega točkovanja in celovite presoje meril se kot optimalna izkazuje varianta 1.1 – izvedba investicije, ki je delno sofinancirana z nepovratnimi sredstvi Ministrstva za infrastrukturo, saj zagotavlja najvišjo stopnjo prometne varnosti, dolgoročno funkcionalnost infrastrukture ter največji prispevek k trajnostnemu razvoju Občine Kidričevo.-

Merilo	Točkovanje variante »brez« investicije (sedanje stanje)	Točkovanje variante »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 vsakodnevnega 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> <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>	0	2
<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 4: Merila za izbor optimalne variante

Kot je razvidno iz zgornjih opisov in tabelaričnega prikaza variant po posameznih merilih, ima izvedba investicije v izgradnjo kolesarske povezave v Občini Kidričevo izrazite pozitivne učinke na področju

prometne varnosti, trajnostne mobilnosti in kakovosti bivanja prebivalcev. Varianta 0 ne prinaša izboljšav in pomeni ohranitev obstoječih prometnih tveganj ter nepovezanosti posameznih odsekov, medtem ko varianta 1 prinaša celovito ureditev kolesarske povezave med naselji Kidričevo, Kungota, Starošince in Jablane ter navezavo na obstoječe regionalno kolesarsko omrežje. S tem se zagotavlja neprekinjena in funkcionalna infrastruktura, ki omogoča varno vsakodnevno uporabo kolesa za pot na delo, v šolo ter za rekreacijo. Investicija bistveno zmanjšuje konfliktno točko med motornim in nemotoriziranim prometom ter ustvarja pogoje za postopno spremembo potovalnih navad prebivalcev.

Poleg neposrednih prometno-varnostnih učinkov investicija prispeva k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, izboljšanju kakovosti zraka, zmanjšanju hrupa ter večji prostorski povezanosti območja. Projekt podpira razvoj trajnostne mobilnosti, krepi dostopnost do gospodarskih in turističnih točk v območju ter prispeva k dolgoročni prometni in prostorski urejenosti občine.

V spodnji tabeli je prikazan povzetek vsebine Investicijskega programa za projekt Izgradnje kolesarske povezave v Občini Kidričevo.

Element	Opis
Projekt	Izgradnja kolesarske povezave v Občini Kidričevo
Področje	Trajnostna mobilnost / prometna infrastruktura
Investitor	Občina Kidričevo
Upravljavlec	Občina Kidričevo
Lokacija	Območje Občine Kidričevo
Primarni cilji	prometna varnost, trajnostna mobilnost, funkcionalna povezanost
Sekundarni cilji	kakovost bivanja, okoljski učinki, zdravje prebivalstva
Terminski okvir izvedbe	leto 2027
Optimalna varianta	Celovita izvedba kolesarske povezave
Način financiranja	nepovratna sredstva + lastna sredstva občine

*Tabela 5: Povzetek investicijskega projekta*

## 2.3 Cilji investicije

Cilji investicije izgradnje kolesarske povezave v Občini Kidričevo so oblikovani na podlagi analize obstoječega stanja, ugotovljenih potreb uporabnikov ter strateških usmeritev na lokalni, regionalni, nacionalni in evropski ravni. Investicija je zasnovana kot celovit infrastrukturni ukrep, ki presega zgolj fizično ureditev prostora in prispeva k dolgoročnim spremembam v prometnih navadah, kakovosti bivanja in trajnostnemu razvoju območja.

### 2.3.1 Primarni cilji

Primarni cilji investicije so neposredno povezani z izboljšanjem prometnega sistema in kakovosti bivanja prebivalcev na območju Občine Kidričevo. Osrednji cilj projekta je izboljšanje prometne varnosti, zlasti za ranljive udeležence v prometu, kot so kolesarji, pešci, otroci in starejši, ki so v obstoječih razmerah pogosto izpostavljeni konfliktnim prometnim situacijam.

Pomemben cilj investicije je vzpostavitev varne, neprekinjene in funkcionalne kolesarske povezave, ki omogoča zanesljivo in udobno uporabo kolesa za vsakodnevne poti, kot so poti na delo, v šolo, do storitev in v prosti čas. S tem projekt neposredno prispeva k povečanju deleža trajnostnih oblik mobilnosti, predvsem kolesarjenja, ter k postopnemu zmanjševanju odvisnosti od osebne motorne prometa.



Investicija hkrati prispeva k zmanjševanju negativnih okoljskih vplivov prometa, zlasti emisij toplogrednih plinov, hrupa in onesnaženosti zraka, kar je v skladu z nacionalnimi in evropskimi cilji na področju trajnostnega razvoja. Primarni cilji so tako usmerjeni v neposredno reševanje prepoznanih prometnih in prostorskih problemov ter v uresničevanje temeljnih načel trajnostne mobilnosti.

### 2.3.2 Sekundarni cilji

Sekundarni cilji investicije se nanašajo na širše razvojne, družbene in prostorske učinke projekta. Z izvedbo kolesarske povezave se izboljšuje dostopnost prostora in povezanost posameznih delov občine, kar pozitivno vpliva na vsakodnevno mobilnost prebivalcev in boljšo funkcionalno rabo prostora.

Projekt spodbuja aktivni in zdrav življenjski slog prebivalcev, saj ustvarja varne in urejene pogoje za vsakodnevno gibanje. Hkrati investicija prispeva k izboljšanju kakovosti javnega prostora, njegovi večji urejenosti in večnamenski rabi, kar povečuje splošno bivalno ugodje.

Sekundarni cilji vključujejo tudi krepitev lokalne privlačnosti območja za bivanje, delo in rekreacijo ter podporo razvoju trajnostnega turizma in rekreativnih dejavnosti, kjer je to relevantno. Na ta način projekt presega zgolj prometni vidik in prispeva k celostnemu razvoju lokalnega okolja.

### 2.3.3 Specifični cilji

Specifični cilji investicije so operativno usmerjeni in omogočajo jasno spremljanje uspešnosti projekta. Eden ključnih ciljev je zagotovitev tehnično ustrezne kolesarske infrastrukture, ki je skladna z veljavnimi tehničnimi standardi, smernicami in prometno-varnostnimi zahtevami.

Projekt predvideva ureditev prometnih rešitev, ki omogočajo jasno in pregledno ločevanje kolesarskega in motornega prometa tam, kjer je to potrebno, ter izboljšanje preglednosti in varnosti na križiščih, prehodih in drugih konfliktnih točkah. Pomemben specifični cilj je tudi vzpostavitev pogojev za dolgoročno vzdrževanje in učinkovito upravljanje infrastrukture, kar zagotavlja trajnostno rabo investicije v celotni življenjski dobi.

Ti cilji omogočajo, da se učinki investicije spremljajo in vrednotijo tudi po zaključku izvedbe projekta.

### 2.3.4 Vsebinski cilji

Vsebinski cilji investicije se nanašajo na kakovost, način in dolgoročno naravnost izvedbe projekta. Investicija je zasnovana v skladu z načeli trajnostnega prostorskega razvoja ter temelji na racionalni rabi prostora in nadgradnji obstoječih prometnih koridorjev, brez nepotrebnih posegov v prostor.

Projekt stremi k zagotavljanju dolgoročne uporabnosti, funkcionalnosti in prilagodljivosti kolesarske infrastrukture, tako z vidika vsakodnevne rabe kot tudi prihodnjih razvojnih potreb. Poseben poudarek je namenjen skladnosti investicije z razvojnimi dokumenti na vseh ravneh ter z razpisnimi pogoji in merili.

Vsebinski cilji zagotavljajo, da investicija ni zgolj kratkoročen infrastrukturni poseg, temveč premišljen in dolgoročno usmerjen del razvoja prometnega sistema in trajnostne mobilnosti v občini.

## 2.4 Socialno-ekonomska utemeljitev in trendi

Investicija v izgradnjo kolesarske povezave je socialno in ekonomsko utemeljena z vidika dolgoročnih koristi za prebivalce, lokalno skupnost in širše okolje. Občina Kidričevo se, podobno kot številna druga območja, sooča z izzivi vsakodnevnih migracij, prometne obremenjenosti in rabe osebnega motornega prometa, kar ima neposredne posledice za kakovost bivanja in okolje.

Družbeni trendi kažejo na naraščajoč pomen aktivnih oblik mobilnosti, zdravja prebivalstva ter dostopnosti javnega prostora. Kolesarska infrastruktura ima pomembno vlogo pri zmanjševanju socialnih neenakosti v dostopu do mobilnosti, saj omogoča cenovno dostopen, varen in vključujoč način premikanja za vse starostne skupine.

Z ekonomskega vidika investicija prispeva k zmanjševanju posrednih stroškov prometa, kot so stroški prometnih nesreč, zdravstveni stroški zaradi neaktivnega življenjskega sloga ter okoljski stroški. Hkrati izboljšana prometna ureditev pozitivno vpliva na lokalno privlačnost prostora in podporo trajnostnemu razvoju.

Projekt je skladen s trendi prehoda v nizkoogljično družbo, spodbujanja trajnostne mobilnosti in izboljševanja kakovosti bivanja, kar potrjuje njegovo socialno-ekonomsko upravičenost ter dolgoročno razvojno naravnost.

### 3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU IN IZDELOVALCIH

#### 3.1 Investitor

Investitor predmetnega projekta je Občina Kidričevo. Občina Kidričevo leži v severovzhodnem delu Slovenije in predstavlja pomembno lokalno središče z razvitimi bivalnimi, gospodarskimi in prometnimi funkcijami. Območje občine zaznamujejo vsakodnevne migracije prebivalcev, razpršena poselitev ter potrebe po izboljšanju varnih, dostopnih in trajnostnih prometnih povezav.

Občina Kidričevo v okviru svojih razvojnih nalog sistematično spodbuja trajnostni razvoj prostora, izboljšanje prometne varnosti ter razvoj infrastrukture, ki prispeva k višji kakovosti bivanja prebivalcev. Investicija v izgradnjo kolesarske povezave se umešča v dolgoročna prizadevanja občine za spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjševanje odvisnosti od osebne motorne prometa ter izboljšanje dostopnosti prostora za različne skupine uporabnikov.

Kot investitor Občina Kidričevo nastopa tudi v vlogi nosilca in koordinatorja projekta, pri čemer zagotavlja usklajevanje vseh faz investicije – od priprave investicijske in projektne dokumentacije, pridobivanja soglasij in mnenj, do izvedbe del in nadaljnega upravljanja kolesarske infrastrukture. Občina razpolaga z ustreznimi organizacijskimi in strokovnimi kapacitetami za vodenje zahtevnih infrastrukturnih projektov ter izkušnjami s področja urejanja prostora, prometne infrastrukture in javnih investicij.

##### 3.1.1 Organizacijska in strokovna zmogljivost investitorja

Vodenje in koordinacija projekta bosta potekala znotraj občinske uprave Občine Kidričevo, v sodelovanju z zunanjimi strokovnimi izvajalci, izbranimi v skladu s predpisi o javnem naročanju. Takšna organizacija omogoča jasno razdelitev odgovornosti, strokovno podporo pri tehničnih in vsebinskih vprašanjih ter učinkovito spremljanje poteka investicije.

Projektna skupina investitorja	Naloge
Vodja projekta: Damjan Napast	Odgovorna oseba za izvedbo investicije
Član: Matic Mohorko	Operativno vodenje investicije
Zunanji član: nadzornik dozidave objekta	Izvajanje neodvisnega nadzora izvedbe GOI
Zunanji član: kontaktna oseba glavnega izvajalca	Izvedba vseh gradbenih in instalacijskih del dozidave

Tabela 6: Projektna skupina investitorja

Za pripravo in izvedbo investicijskega projekta je odgovorna Občina Kidričevo, ki zagotavlja strokovno in organizacijsko vodenje projekta v vseh fazah njegovega izvajanja.

Odgovorna vodja projekta je Damjan Napast, mag. posl. inf., direktor občinske uprave, ki je zadolžen za koordinacijo priprave investicijske in projektne dokumentacije, usklajevanje sodelujočih deležnikov ter spremljanje poteka izvedbe investicije.

Odgovorna oseba investitorja je Anton Leskovar, župan, ki kot predstojnik občine zagotavlja podporo projektu, sprejema ključne odločitve ter skrbi za skladnost izvajanja investicije s cilji in razvojnimi usmeritvami Občine Kidričevo.

Takšna razdelitev odgovornosti omogoča jasno vodenje projekta, učinkovito odločanje ter nadzor nad izvedbo investicije v skladu z načrtovanimi cilji in časovnimi okviri.

### 3.1.2 Finančna zmogljivost

Občina Kidričevo razpolaga z ustrezno finančno zmogljivostjo za izvedbo investicije, pri čemer bo projekt financiran v skladu z veljavnim proračunom občine ter načrtom razvojnih programov. Investicija sodi med razvojno prioritetne projekte občine na področju trajnostne mobilnosti in prometne infrastrukture.

**Finančna konstrukcija projekta predvideva kombinacijo lastnih proračunskih sredstev ter pridobitev nepovratnih sredstev v okviru ustreznega javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023 – 2029 (JR EKP UTM 2025).** Občina bo zagotovila sredstva za lastno udeležbo ter morebitne neupravičene stroške investicije, s čimer bo zagotovljena finančna stabilnost in nemoteno izvajanje projekta.

Investitor ima izkušnje z upravljanjem javnih sredstev ter izvajanjem infrastrukturnih projektov, kar zagotavlja odgovorno finančno načrtovanje, spremljanje stroškov in nadzor nad porabo sredstev. Projekt bo finančno spremljan skladno z načeli gospodarnosti, učinkovitosti in transparentnosti ter v skladu z določili javnofinančne zakonodaje.

### 3.1.3 Tehnična zmogljivost

Tehnično zmogljivost za izvedbo projekta izgradnje kolesarske povezave bodo zagotavljali strokovni sodelavci Občine Kidričevo v sodelovanju z zunanjimi izvajalci. Investitor razpolaga z izkušnjami pri vodenju infrastrukturnih projektov ter z ustreznimi organizacijskimi in strokovnimi kapacitetami za koordinacijo projektne dokumentacije, izvedbe javnih naročil in nadzora nad potekom investicije.

Projektna, gradbena in prometno-tehnična dokumentacija je bila oziroma bo pripravljena s strani pooblaščenih projektantov in strokovnjakov s področja prometne infrastrukture. V fazi izvedbe bodo vključeni zunanji izvajalci gradbenih del, strokovni nadzor ter po potrebi specializirani strokovnjaki za prometno signalizacijo, varnostne elemente in komunalne ureditve, s čimer bo zagotovljena strokovna, kakovostna in pravočasna izvedba investicije.

### 3.1.4 Pravna zmogljivost

Občina Kidričevo bo pri izvedbi projekta zagotavljala pravno podporo v okviru svojih strokovnih služb ter po potrebi v sodelovanju z zunanjimi pravnimi svetovalci. Investitor ima izkušnje z vodenjem postopkov javnega naročanja, sklepanjem pogodb ter pridobivanjem potrebnih soglasij in dovoljenj za izvedbo infrastrukturnih projektov.



Vsi postopki bodo vodeni skladno z veljavno zakonodajo s področja javnih financ, javnega naročanja, graditve objektov in cestne infrastrukture. S tem bo zagotovljena pravna skladnost projekta v vseh fazah – od priprave dokumentacije do zaključka investicije.

### 3.2 Upravljavec investicije

Upravljavec investicije po njeni izvedbi bo Občina Kidričevo. Občina bo zagotavljala enotno upravljanje celotne kolesarske povezave, ne glede na posamezne odseke oziroma faznost izvedbe projekta. Takšen pristop omogoča pregledno organizacijo upravljanja, učinkovito vzdrževanje infrastrukture ter enotno obravnavo uporabnikov in varnostnih vidikov.

V okviru upravljanja bo Občina Kidričevo skrbela za redno vzdrževanje kolesarske povezave, nadzor nad njenim stanjem ter za izvajanje morebitnih manjših sanacijskih in izboljševalnih ukrepov. Upravljanje bo potekalo v skladu z veljavnimi predpisi ter ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja in prometne varnosti.

Z enotnim upravljanjem investicije se zagotavlja dolgoročna funkcionalnost kolesarske infrastrukture, njena vključitev v obstoječi prometni sistem ter trajnostna raba prostora v korist prebivalcev in drugih uporabnikov.

### 3.3 Predstavitev izdelovalca DIIP

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je bil izdelan v januarju 2026. Izdelovalec DIIP je podjetje TERRA VERDE d.o.o., Vrščajeva ulica 8, 1000 Ljubljana, odgovorna oseba Tadej Recek, direktor.

Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije so že navedeni v uvodnem poglavju investicijskega programa. DIIP je bil pripravljen skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter predstavlja strokovno podlago za nadaljnjo pripravo investicijskega programa in izvedbo projekta.

### 3.4 Bodoči izvajalci predmetne investicije

Izvajalci predmetne investicije bodo izbrani v skladu z veljavno zakonodajo s področja javnega naročanja. Postopek izbire bo temeljil na pripravljeni projektni dokumentaciji (PZI), ki opredeljuje obseg, tehnične zahteve in standarde izvedbe.

Izvajalci bodo izbrani na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe, pri čemer bodo upoštevani tako cena kot izkazane reference in izkušnje z izvedbo primerljivih infrastrukturnih projektov na področju prometne infrastrukture. V postopku izbire bo zagotovljena transparentnost, konkurenčnost in enakopravna obravnavo ponudnikov, kar bo prispevalo k učinkoviti in kakovostni izvedbi investicije. Postopek izbire izvajalca projekta bo potekal v skladu z Zakonom o Javnem naročanju (ZJN-3).

## 4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA IN OPREDELITEV POTREB

### 4.1 Opis obstoječe prometne ureditve

Prometni sistem na območju Občine Kidričevo temelji na kombinaciji lokalnih cest ter državne ceste R3-711, odsek 9013 Rače – Kungota – Kidričevo, ki predstavlja ključno prometno os med naselji Kungota, Kidričevo, Brunšvik in Starošince. Obstoječa prometna ureditev je primarno prilagojena motornemu prometu, medtem ko infrastruktura za nemotorizirane oblike mobilnosti ni sistemsko urejena.

Predvidena trasa kolesarske povezave je razdeljena na več funkcionalnih odsekov (odsek 1–9), ki v obstoječem stanju niso povezani v zvezno in varno celoto. Posamezni deli kolesarskih površin sicer obstajajo, vendar so tehnično zastareli, preozki ali prometno neustrezni. Kot že omenjeno, so predmet Investicijskega projekta sekcije 1-6.

Na začetnem delu trase med Kungoto in Kidričevim (odsek 1) je kolesarska površina že zgrajena, vendar je širine približno 1,0 m in ne ustreza veljavnim tehničnim standardom za dvosmerno kolesarsko pot. Obstoječa ureditev ne omogoča varnega srečevanja kolesarjev ter ne zagotavlja ustrezne ravni prometne varnosti. Državna cesta na tem delu poteka po ravninskem terenu in je asfaltne izvedbe, povprečne širine med 5,5 in 5,8 m, brez fizične ločitve med motornim in kolesarskim prometom.

Na odseku skozi naselje Kungota (odsek 2) je delno urejen pločnik za pešce, kolesarska infrastruktura pa ni zagotovljena. Kolesarski promet se odvija v mešanem prometu, kar povečuje konfliktno situacije z motornimi vozili. Podobna ureditev je prisotna tudi v naselju Starošince, kjer je predvidena souporaba vozišča, vendar obstoječe stanje ne zagotavlja optimalne prometne varnosti.

Na odsekih 3, 4, 5 in 6 ob državni cesti R3-711/9013 ter med kmetijskimi in gozdnimi površinami kolesarska infrastruktura ni urejena. Kolesarji uporabljajo vozišče ali neformalne poljske poti, kar pomeni povečano izpostavljenost prometnim tveganjem.

Na obravnavanem delu državne ceste je bil v letu 2023 zabeležen povprečni letni dnevni promet (PLDP) 1.160 vozil. Glede na značaj prometnega toka takšna obremenitev pomeni pomembno varnostno tveganje za ranljive udeležence v prometu, zlasti na odsekih brez fizične ali prometne ločitve.

Obstoječa prometna ureditev prav tako ne omogoča ustrezne navezave na že vzpostavljeno regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane, kar omejuje širšo prometno povezanost ter zmanjšuje potencial za razvoj trajnostne mobilnosti na regionalni ravni.

Obstoječe stanje tako ne zagotavlja:

- zveznosti trase,
- ustrezne prometne varnosti,
- tehnične skladnosti z veljavnimi smernicami,
- enakovredne obravnave kolesarskega prometa.



*Slika 1: Fotografije obstoječega stanja na Odseku 4 in 5 (Vir: PZI)*

## 4.2 Izhodiščne razmere za kolesarski promet

Izhodiščne razmere za razvoj kolesarskega prometa v Občini Kidričevo so prostorsko in prometno ugodne, vendar infrastrukturno neustrezno podprte. Območje občine je pretežno ravninsko, razdalje med naselji Kidričevo, Kungota, Brunšvik, Starošince in Jablane so kratke ter primerne za vsakodnevno uporabo kolesa. Kljub temu obstoječa prometna ureditev ne omogoča varne, zvezne in funkcionalne kolesarske povezave med posameznimi deli občine.

Kolesarski promet se v sedanjem stanju večinoma odvija v mešanem prometu na državnih in lokalnih cestah ali po infrastrukturno nepovezanih odsekih, ki ne tvorijo enotnega omrežja. Posebej problematični so odseki ob državni cesti R3-711/9013 Rače – Kungota – Kidričevo, kjer je bil v letu 2023 zabeležen povprečni letni dnevni promet (PLDP) 1.160 vozil. Ob takšni prometni obremenitvi in obstoječi širini vozišča (približno 5,5–5,8 m) ni zagotovljene ustrezne bočne varnostne razdalje med motornimi vozili in kolesarji. Odsotnost fizične ali funkcionalne ločitve med prometnimi tokovi pomeni povečano tveganje za nastanek prometnih nesreč ter zmanjšan subjektivni občutek varnosti.

Obstoječa infrastruktura ne omogoča enakovredne obravnave kolesarskega prometa v primerjavi z motornim prometom. Posamezni odseki so tehnično neustrezni, preozki ali prometno nepregledni, kar dodatno zmanjšuje uporabnost kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Posledično se kolesarjenje uporablja predvsem rekreativno, manj pa kot realna alternativa avtomobilu za dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in javnih storitev.

Pomembno razvojno izhodišče predstavlja navezava predvidene trase na že zgrajeno regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane. V obstoječem stanju ta navezava ni varnostno in funkcionalno ustrezno urejena, zato potencial širše regionalne povezanosti ni izkoriščen. Občina tako nima vzpostavljenega systemskega kolesarskega omrežja, ki bi omogočalo integracijo v širši prostor in podpiralo cilje trajnostne mobilnosti na regionalni ravni.

Z vidika javnega interesa obstoječe razmere ne zagotavljajo ustrezne prometne varnosti za ranljive udeležence, ne prispevajo k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov ter ne omogočajo prehoda na bolj trajnostne potovalne navade. Kolesarska infrastruktura v trenutnem stanju ne predstavlja varne in konkurenčne alternative osebnemu motornemu prometu, kar pomeni, da se prometne obremenitve in okoljski vplivi ohranjajo na obstoječi ravni.

Analiza izhodiščnih razmer zato jasno kaže na potrebo po celoviti, tehnično ustrezni in zvezni ureditvi kolesarske povezave, ki bo izboljšala prometno varnost, povečala dostopnost prostora ter omogočila dejansko uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Izvedba investicije je neposredno povezana z uresničevanjem ciljev trajnostne mobilnosti ter predstavlja ukrep v javnem interesu na področju prometne varnosti, varovanja okolja in kakovosti bivanja prebivalcev Občine Kidričevo.

### 4.3 Identifikacija problemov in potreb uporabnikov

Analiza obstoječega stanja prometne ureditve ter izhodiščnih razmer za kolesarski promet na območju Občine Kidričevo razkriva več medsebojno povezanih strukturnih problemov, ki neposredno vplivajo na prometno varnost, dostopnost prostora in potovalne navade prebivalcev.

Ključni problem predstavlja odsotnost zvezne, varne in tehnično ustrezne kolesarske povezave med naselji Kidričevo, Kungota, Brunšvik, Starošince in Jablane. Posamezni odseki infrastrukture so nepovezani, prometno neenotni ali tehnično zastareli, kar pomeni, da uporabniki na daljši relaciji večkrat prehajajo med različnimi prometnimi režimi. Takšna ureditev zmanjšuje preglednost prometnega okolja, povečuje možnost konfliktnih situacij ter zmanjšuje uporabnost kolesa kot zanesljivega prevoznega sredstva.

Pomemben varnostni problem predstavlja odvijanje kolesarskega prometa v mešanem prometu ob državni cesti R3-711/9013, kjer prometna obremenitev dosega povprečni letni dnevni promet 1.160 vozil. Ob odsotnosti fizične ločitve med prometnimi tokovi so kolesarji neposredno izpostavljeni motornemu prometu, kar predstavlja povečano tveganje za prometne nesreče. Posebej ranljive so skupine, kot so otroci, mladostniki in starejši, ki zaradi občutka nevarnosti kolesa pogosto ne uporabljajo za vsakodnevne poti.

Obstoječa prometna ureditev ne omogoča enakovredne obravnave različnih oblik mobilnosti. Motorni promet ima infrastrukturno prednost, medtem ko kolesarski promet nima zagotovljenih ustreznih površin, prometne signalizacije in prometno-tehničnih elementov, ki bi omogočali varno in predvidljivo vključevanje v promet. To ustvarja sistemsko neravnovesje med prometnimi načini in zavira prehod k trajnostnim oblikam mobilnosti.

Identificiran problem predstavlja tudi neustrezna navezava na regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane. Kljub obstoju regionalne infrastrukture občina nima vzpostavljene varne in funkcionalne povezave do nje, kar omejuje regionalno integracijo in zmanjšuje potencial za razvoj dnevnih migracij ter rekreativnega kolesarjenja na širšem območju.

Z vidika potreb uporabnikov se jasno izpostavlja zahteva po varni, pregledni in zvezni infrastrukturi, ki bo omogočala vsakodnevno uporabo kolesa za dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, javnih storitev in rekreacijskih območij. Uporabniki potrebujejo prometno okolje, ki zmanjšuje konfliktnost, zagotavlja fizično ali funkcionalno ločitev prometnih tokov ter omogoča predvidljivo in varno gibanje.

Potreba po investiciji je zato neposredno povezana z javnim interesom na področju prometne varnosti, varovanja zdravja prebivalcev, zmanjševanja prometnih obremenitev ter zmanjševanja emisij toplogrednih plinov. Brez sistemske ureditve kolesarske povezave občina ne more učinkovito

uresničevati ciljev trajnostne mobilnosti, zmanjševati odvisnosti od osebnega motornega prometa ali izboljšati kakovosti bivanja.

Izvedba celovite variante investicije predstavlja strukturiran in dolgoročen odgovor na identificirane probleme. Projekt ne rešuje zgolj posameznih prometnih odsekov, temveč vzpostavlja funkcionalno prometno mrežo, ki izboljšuje varnost, dostopnost in trajnostno usmerjenost prometnega sistema Občine Kidričevo.

## 4.4 Usklajenost investicije z razvojnimi in drugimi dokumenti

### 4.4.1 Zakonodajni okvir institucionalne ureditve na področju predmetne investicije ter druge podlage, ki jih je potrebno upoštevati

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://evropskasredstva.si/app/uploads/2023/06/NSP-1-podpisana.docx.pdf>,
- Zakon o javnih finančah (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.

#### 4.4.2 Skladnost investicije z Občinskim prostorskim načrtom Občine Kidričevo

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave je skladen z veljavnim Občinskim prostorskim načrtom Občine Kidričevo (OPN), ki predstavlja temeljni prostorski in razvojni akt občine. OPN določa osnovno namensko rabo prostora, prostorske izvedbene pogoje ter usmeritve za razvoj gospodarske javne infrastrukture in prometnih ureditev na območju občine.

Načrtovana kolesarska povezava se umešča v obstoječe prometne koridorje in območja, kjer OPN predvideva razvoj oziroma nadgradnjo prometne infrastrukture. Projekt ne uvaja novih, prostorsko neskladnih posegov, temveč dopolnjuje in nadgrajuje obstoječo prometno ureditev v skladu z usmeritvami OPN, ki spodbujajo racionalno rabo prostora, izboljšanje dostopnosti in funkcionalno povezanost posameznih delov občine.

Z vidika prostorskega razvoja investicija prispeva k boljši povezanosti naselij, odprtega prostora in obstoječih infrastrukturnih omrežij. Kolesarska povezava je zasnovana tako, da upošteva namensko rabo zemljišč, varstvene režime ter prostorske omejitve, določene v OPN, kar zagotavlja usklajenost posega z dolgoročnimi prostorskimi cilji občine. Projektna dokumentacija je bila pripravljena ob upoštevanju določil OPN ter pridobljenih projektnih pogojev in mnenj nosilcev urejanja prostora.

OPN med razvojnimi usmeritvami izpostavlja pomen urejenega in dostopnega prostora ter nadgradnje lokalne infrastrukture, ki prispeva h kakovosti bivanja prebivalcev. Načrtovana investicija sledi tem usmeritvam, saj izboljšuje funkcionalnost prometnega sistema in omogoča boljšo prostorsko povezanost območja, ne da bi pri tem posegala v varovana območja ali povzročala nesorazmerne obremenitve prostora.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicijski projekt v celoti skladen z Občinskim prostorskim načrtom Občine Kidričevo in predstavlja prostorsko utemeljen poseg, ki podpira dolgoročni razvoj občine v skladu z njenimi prostorskimi in razvojnimi cilji.



#### 4.4.3 Skladnost investicije z Regionalnim razvojnim programom Podravske regije

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave je skladen z usmeritvami Regionalnega razvojnega programa Podravske regije 2021–2027, ki med prednostnimi cilji izpostavlja uravnotežen regionalni razvoj, izboljšanje funkcionalne povezanosti prostora ter nadgradnjo infrastrukture, ki prispeva k višji kakovosti bivanja prebivalcev in večji dostopnosti območij.

RRP Podravske regije poudarja pomen infrastrukturnih projektov, ki krepijo prostorsko povezanost, izboljšujejo dostopnost naselij ter podpirajo trajnostni razvoj regije. Načrtovana kolesarska povezava se v ta okvir umešča kot projekt lokalnega pomena z regionalnimi učinki, saj prispeva k boljši povezanosti prostora, dopolnjuje obstoječe prometne in infrastrukturne koridorje ter izboljšuje funkcionalno rabo prostora na širšem območju.

Z vidika regionalnega razvoja projekt podpira cilje RRP, ki se nanašajo na krepitev lokalnih razvojnih potencialov in izboljšanje bivalnih pogojev v regiji. Kolesarska povezava povezuje naselja in odprti prostor ter prispeva k boljši dostopnosti območij za prebivalce, kar je pomembno z vidika vsakodnevnih migracij, rabe javnega prostora in splošne prostorske urejenosti.

Projekt je zasnovan tako, da se umešča v obstoječo prostorsko strukturo in ne povzroča neskladij z razvojnimi usmeritvami regije. Nasprotno, z nadgradnjo lokalne infrastrukture prispeva k uresničevanju ciljev RRP, ki spodbujajo projekte z dolgoročnimi pozitivnimi učinki na regionalni razvoj, funkcionalno povezanost in kakovost bivanja.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicija skladna z Regionalnim razvojnim programom Podravske regije in predstavlja razvojno utemeljen poseg, ki podpira cilje regijskega razvoja ter dopolnjuje prostorski in infrastrukturni razvoj območja.

Razvojna usmeritev RRP Podravske regije	Vsebina razvojne usmeritve	Prispevek investicijskega projekta
Uravnotežen regionalni razvoj	Spodbujanje razvoja vseh delov regije in zmanjševanje razvojnih razlik med območji	Projekt prispeva k izboljšanju infrastrukturne opremljenosti območja in podpira uravnotežen razvoj lokalnega prostora znotraj regije.
Izboljšanje funkcionalne povezanosti prostora	Krepitev prometne in infrastrukturne povezanosti med naselji in območji	Kolesarska povezava izboljšuje funkcionalno povezanost naselij ter dopolnjuje obstoječe prometne in infrastrukturne koridorje.
Nadgradnja lokalne in regionalne infrastrukture	Razvoj infrastrukture, ki izboljšuje kakovost bivanja in dostopnost	Investicija nadgrajuje lokalno prometno infrastrukturo in prispeva k boljši dostopnosti prostora za prebivalce.
Krepitev lokalnih razvojnih potencialov	Podpora projektom z dolgoročnimi razvojnimi učinki	Projekt ima lokalni pomen z regionalnimi učinki in prispeva k dolgoročni funkcionalni rabi prostora.
Izboljšanje kakovosti bivanja	Razvoj prostorsko in funkcionalno urejenih območij	Z urejanjem kolesarske povezave se izboljšujeta urejenost prostora in kakovost vsakdanjega življenjskega okolja.

Tabela 7: Prikaz usklajenosti investicijskega projekta z razvojnimi usmeritvami Regionalnega razvojnega programa Podravske regije 2021–2027

#### 4.4.4 Skladnost investicije s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave je skladen z Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050, ki predstavlja temeljni nacionalni dokument za dolgoročno usmerjanje prostorskega razvoja države. Strategija opredeljuje ključne cilje in usmeritve za uravnotežen, povezan in trajnostno naravnan razvoj prostora ter poudarja pomen kakovostnega življenjskega okolja in dostopnosti za vse prebivalce.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 med osrednjimi izhodišči izpostavlja policentrični razvoj, izboljšanje funkcionalne povezanosti prostora ter nadgradnjo infrastrukture, ki podpira vsakodnevne potrebe prebivalcev. Načrtovana kolesarska povezava se umešča v ta okvir kot infrastrukturni poseg, ki prispeva k boljši dostopnosti in povezanosti lokalnega prostora ter podpira uravnotežen razvoj naselij in njihovega zaledja.

Z vidika prostorskih usmeritev strategija poudarja pomen racionalne rabe prostora in nadgradnje obstoječih infrastrukturnih koridorjev, namesto uvajanja novih, prostorsko neskladnih posegov. Investicijski projekt sledi tem usmeritvam, saj je zasnovan ob upoštevanju obstoječe prostorske strukture, prostorskih omejitev in varstvenih režimov ter se umešča na način, ki dopolnjuje in nadgrajuje obstoječo ureditev prostora.

Projekt prispeva tudi k ciljem izboljšanja kakovosti bivanja, ki jih Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 opredeljuje kot eno ključnih razvojnih usmeritev. Z izboljšanjem dostopnosti in urejenosti prostora investicija podpira ustvarjanje varnega, funkcionalnega in urejenega bivalnega okolja, ki je prilagojeno vsakodnevnim potrebam prebivalcev.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicijski projekt skladen z usmeritvami Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 in predstavlja razvojno ter prostorsko utemeljen poseg, ki podpira dolgoročne cilje prostorskega razvoja na nacionalni ravni.

Razvojna usmeritev SPRS 2050	Vsebina usmeritve	Prispevek investicijskega projekta
Uravnotežen prostorski razvoj	Spodbujanje enakomernega razvoja vseh območij ter zmanjševanje prostorskih neravnovesij	Projekt prispeva k razvoju lokalne infrastrukture in podpira uravnotežen prostorski razvoj območja Občine Kidričevo.
Policentrični razvoj in povezanost prostora	Krepitev funkcionalnih povezav med naselji in njihovim zaledjem	Kolesarska povezava izboljšuje funkcionalno povezanost lokalnega prostora ter dopolnjuje obstoječe prostorske in infrastrukturne povezave.
Izboljšanje dostopnosti	Zagotavljanje dostopnosti prostora in storitev za vse prebivalce	Investicija izboljšuje dostopnost prostora ter podpira vsakodnevne potrebe prebivalcev po varnih in urejenih povezavah.
Racionalna raba prostora	Nadgradnja obstoječih prostorskih in infrastrukturnih koridorjev	Projekt se umešča v obstoječo prostorsko strukturo in nadgrajuje obstoječe prometne koridorje brez dodatnih posegov v prostor.
Kakovost bivanja	Ustvarjanje varnega, funkcionalnega in kakovostnega življenjskega okolja	Z ureditvijo kolesarske povezave se izboljšujeta urejenost prostora in kakovost vsakdanjega bivalnega okolja.

Tabela 8: Prikaz usklajenosti investicijskega projekta s ključnimi usmeritvami Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050



#### 4.4.5 Skladnost investicije s Teritorialno agendo EU 2030

Teritorialna agenda EU 2030 (*Territorial Agenda 2030 – A future for all places*) predstavlja skupni evropski okvir za teritorialni in prostorski razvoj, ki poudarja pomen uravnoveženega razvoja vseh območij, izboljšanja dostopnosti ter krepitve kakovosti bivanja prebivalcev ne glede na velikost ali lego kraja. Dokument izpostavlja potrebo po razvoju infrastrukture, ki podpira vsakdanje življenje in prispeva k boljši funkcionalni povezanosti prostora.

Načrtovana investicija v izgradnjo kolesarske povezave je skladna z usmeritvami Teritorialne agende EU 2030, saj prispeva k izboljšanju dostopnosti in povezljivosti lokalnega prostora ter podpira razvoj območij izven večjih urbanih središč. Projekt krepi funkcionalne povezave med naselji in njihovim zaledjem ter izboljšuje rabo prostora na način, ki je prilagojen potrebam prebivalcev.

Agenda poudarja pomen policentričnega razvoja in razvojno vlogo lokalnih infrastrukturnih projektov, ki prispevajo k zmanjševanju razvojnih razlik med območji. Investicija v kolesarsko povezavo se v ta okvir umešča kot poseg, ki podpira uravnovežen razvoj in izboljšuje kakovost vsakdanjega življenjskega okolja, hkrati pa nadgrajuje obstoječo prostorsko in infrastrukturno ureditev.

Pomemben poudarek Teritorialne agende EU 2030 je tudi racionalna raba prostora in krepitev prostorske odpornosti. Projekt je zasnovan tako, da se umešča v obstoječe prostorske in infrastrukturne koridorje, kar zmanjšuje dodatne posege v prostor ter podpira trajnostno in premišljeno urejanje območja.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicijski projekt skladen z usmeritvami Teritorialne agende EU 2030 in prispeva k uresničevanju evropskih ciljev na področju teritorialnega razvoja, dostopnosti in kakovosti bivanja v lokalnem okolju.

## 5. SKLADNOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S STRATEŠKIMI DOKUMENTI

### 5.1 Skladnost s CPS / OCPS / RCPS

#### 5.1.1 Skladnost s Celostno prometno strategijo Občine Kidričevo (CPS)

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave je v celoti skladen z usmeritvami Celostne prometne strategije Občine Kidričevo (CPS), ki predstavlja temeljni strateški dokument za dolgoročno urejanje prometa in mobilnosti na območju občine. CPS izhaja iz načel trajnostne mobilnosti ter si prizadeva za uravnovežen razvoj prometnega sistema, ki zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje, izboljšuje prometno varnost in povečuje kakovost bivanja prebivalcev.

Eden ključnih ciljev CPS je povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti, zlasti hoje in kolesarjenja, ter zmanjšanje odvisnosti od osebnega motornega prometa. Načrtovana investicija neposredno naslavlja ta cilj, saj z vzpostavitvijo varne, neprekinjene in funkcionalne kolesarske povezave ustvarja pogoje za pogostejšo rabo kolesa pri vsakodnevnih poteh, kot so poti na delo, v šolo, do storitev in rekreacijskih območij.

CPS Občine Kidričevo posebno pozornost namenja tudi izboljšanju prometne varnosti, predvsem za ranljive udeležence v prometu. Projekt izgradnje kolesarske povezave prispeva k uresničevanju tega cilja z ločevanjem kolesarskega prometa od motornega prometa, izboljšanjem preglednosti, urejenostjo

križanj ter z uporabo ustreznih tehničnih in prometno-varnostnih rešitev, ki zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče.

Z vidika prostorske in funkcionalne zasnove projekt sledi usmeritvam CPS, ki zagovarjajo celostno obravnavo prometa in povezovanje posameznih prometnih odsekov v smiselno in povezano omrežje. Kolesarska povezava je zasnovana kot del širšega lokalnega prometnega sistema ter dopolnjuje obstoječe prometne koridorje.

### 5.1.2 Skladnost z Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS)

V kolikor se projekt umešča tudi v širši okvir občinskega oziroma medobčinskega prometnega načrtovanja, je njegova zasnova skladna z usmeritvami občinskih celostnih prometnih strategij (OCPS), ki na ravni občin spodbujajo razvoj trajnostne, varne in dostopne prometne infrastrukture.

Projekt sledi temeljnim ciljem OCPS, ki vključujejo izboljšanje pogojev za aktivne oblike mobilnosti, povečanje prometne varnosti ter boljšo povezanost posameznih delov prostora. Z nadgradnjo kolesarske infrastrukture investicija podpira celostni pristop k urejanju prometa in prispeva k bolj uravnoteženemu prometnemu sistemu na lokalni ravni.

### 5.1.3 Skladnost z regionalnimi celostnimi prometnimi strategijami (RCPS)

Investicija je hkrati skladna z usmeritvami **regionalnih celostnih prometnih strategij (RCPS)** oziroma regionalnih prometnih dokumentov, ki spodbujajo razvoj trajnostne prometne infrastrukture, izboljšanje dostopnosti ter krepitev povezav med naselji in funkcionalnimi območji na širšem območju.

Čeprav ima projekt primarno lokalni značaj, ustvarja tudi pozitivne učinke na regijski ravni. Z vzpostavitvijo kakovostne kolesarske povezave projekt podpira razvoj omrežja trajnostne mobilnosti v Podravske regiji, izboljšuje funkcionalno povezanost prostora ter prispeva k boljši dostopnosti območij za prebivalce.

### 5.1.4 Sklepna ugotovitev skladnosti s CPS / OCPS / RCPS

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave vsebinsko in ciljno skladen s CPS Občine Kidričevo, z usmeritvami občinskega celostnega prometnega načrtovanja ter z regionalnimi prometnimi strategijami. Projekt predstavlja konkreten izvedbeni korak pri uresničevanju ciljev celostnega prometnega načrtovanja ter pomembno prispeva k razvoju varnega, dostopnega in trajnostnega prometnega sistema.

Strateški dokument	Ključne usmeritve dokumenta	Prispevek investicijskega projekta
<b>Celostna prometna strategija Občine Kidričevo (CPS)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti (hoja, kolesarjenje)</li><li>• Zmanjševanje odvisnosti od osebnega motornega prometa</li><li>• Izboljšanje prometne varnosti ranljivih udeležencev</li><li>• Celostno urejanje prometnega sistema</li></ul>	Projekt z vzpostavitvijo varne, neprekinjene in funkcionalne kolesarske povezave ustvarja pogoje za pogostejšo rabo kolesa pri vsakodnevnih poteh, izboljšuje prometno varnost kolesarjev ter se umešča v celostno zasnovo lokalnega prometnega omrežja.
<b>Občinske celostne prometne strategije (OCPS)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Spodbujanje trajnostne in varne mobilnosti</li><li>• Izboljšanje dostopnosti prostora</li><li>• Povezovanje posameznih delov</li></ul>	Investicija sledi ciljem OCPS z razvojem kolesarske infrastrukture, ki izboljšuje pogoje za aktivne oblike mobilnosti, prispeva k večji

	naselij in območij	prometni varnosti ter podpira uravnotežen prometni sistem na lokalni ravni.
<b>Regionalne celostne prometne strategije (RCPS)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razvoj trajnostne prometne infrastrukture</li> <li>• Krepitev funkcionalne povezanosti prostora</li> <li>• Izboljšanje dostopnosti med naselji in območji</li> </ul>	Kolesarska povezava ima lokalni značaj, hkrati pa ustvarja pozitivne učinke na regijski ravni, saj prispeva k razvoju omrežja trajnostne mobilnosti v Podravske regiji ter izboljšuje funkcionalno povezanost prostora.

*Tabela 9: Prikaz skladnosti investicijskega projekta s celostnimi prometnimi strategijami na lokalni in regionalni ravni*

## 5.2 Skladnost z nacionalnimi in evropskimi usmeritvami

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave je skladen z veljavnimi nacionalnimi in evropskimi strateškimi dokumenti, ki usmerjajo razvoj prometnega sistema, trajnostne mobilnosti, podnebne politike ter zmanjševanja negativnih vplivov prometa na okolje in kakovost bivanja. Projekt je zasnovan kot infrastrukturni poseg, ki podpira dolgoročne cilje prehoda v nizkoogljično, varno in trajnostno naravnano mobilnost.

### 5.2.1 Skladnost z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030 predstavlja temeljni strateški dokument Republike Slovenije na področju razvoja prometnega sistema in določa dolgoročne cilje za prehod v varnejši, učinkovitejši in trajnostno naravnani promet. Dokument izpostavlja potrebo po uravnoteženem razvoju vseh prometnih podsistemov ter posebno pozornost namenja zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanju prometne varnosti in spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti.

Med prednostnimi usmeritvami resolucije ima pomembno vlogo razvoj infrastrukture za aktivne oblike mobilnosti, zlasti kolesarjenje, kot enega ključnih elementov trajnostnega prometnega sistema. Resolucija poudarja, da je za spremembo potovalnih navad nujno zagotavljanje varnih, neprekinjenih in funkcionalnih prometnih povezav, ki uporabnikom omogočajo zanesljivo alternativo osebnemu motornemu prometu, predvsem na krajših in srednjih razdaljah.

Načrtovana investicija v izgradnjo kolesarske povezave neposredno prispeva k uresničevanju navedenih ciljev, saj izboljšuje prostorske in prometne pogoje za rabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Z vzpostavitvijo varne in urejene kolesarske infrastrukture projekt prispeva k povečanju prometne varnosti, zlasti za ranljive udeležence v prometu, ter hkrati zmanjšuje konflikte med motornim in nemotornim prometom.

Projekt ima tudi pomemben vpliv na razbremenjevanje cestnega omrežja osebnega motornega prometa, kar je skladno z usmeritvami resolucije glede izboljšanja pretočnosti prometa in zmanjševanja prometnih obremenitev v lokalnem okolju. Posledično investicija prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, hrupa in onesnaženosti zraka ter podpira cilje trajnostnega razvoja prometa na nacionalni ravni.

Na lokalni ravni projekt predstavlja konkreten izvedbeni ukrep, s katerim se cilji Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030 prenašajo v prakso. Kolesarska povezava tako ne predstavlja zgolj infrastrukturne izboljšave, temveč pomemben korak k sistemskemu razvoju trajnostnega prometnega sistema in k dolgoročni spremembi potovalnih navad prebivalcev.

### 5.2.2 Skladnost s Posodobljenim celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom (NEPN)

Posodobljeni Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije opredeljuje promet kot eno ključnih področij za doseganje nacionalnih ciljev zmanjševanja emisij toplogrednih plinov ter prehoda v nizkoogljično družbo. Dokument poudarja, da bo brez strukturnih sprememb v prometnih navadah in brez krepitve trajnostnih oblik mobilnosti težko doseči zastavljene podnebne in energetske cilje države.

NEPN posebej izpostavlja pomen zmanjševanja rabe fosilnih goriv v prometu, povečanja energetske učinkovitosti ter spodbujanja aktivnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Razvoj ustrezne infrastrukture za nemotoriziran promet je prepoznan kot eden ključnih pogojev za zmanjšanje emisij v prometnem sektorju, zlasti na krajših razdaljah, kjer obstaja največji potencial za zamenjavo osebnega motornega prevoza z okolju prijaznejšimi oblikami gibanja.

Načrtovana investicija v izgradnjo kolesarske povezave neposredno podpira cilje NEPN, saj ustvarja prostorske in infrastrukturne pogoje za pogostejšo rabo kolesa pri vsakodnevnih poteh. Projekt prispeva k zmanjšanju rabe osebnih motornih vozil, s tem pa k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, onesnaženosti zraka in hrupa v lokalnem okolju. Hkrati investicija podpira cilje izboljšanja kakovosti bivanja, ki jih NEPN povezuje z zmanjševanjem okoljskih obremenitev prometa.

Z vidika dolgoročnih podnebnih ciljev projekt predstavlja trajnostno usmerjen infrastrukturni poseg, ki prispeva k postopni spremembi potovalnih navad in podpira sistemski prehod v nizkoogljično mobilnost. Na ta način investicija presega zgolj lokalni pomen in se umešča v širši nacionalni okvir podnebnih in energetske politik.

### 5.2.3 Skladnost z evropskimi usmeritvami na področju trajnostne mobilnosti

Posodobljeni Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije opredeljuje promet kot eno ključnih področij za doseganje nacionalnih ciljev zmanjševanja emisij toplogrednih plinov ter prehoda v nizkoogljično družbo. Dokument poudarja, da bo brez strukturnih sprememb v prometnih navadah in brez krepitve trajnostnih oblik mobilnosti težko doseči zastavljene podnebne in energetske cilje države.

NEPN posebej izpostavlja pomen zmanjševanja rabe fosilnih goriv v prometu, povečanja energetske učinkovitosti ter spodbujanja aktivnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Razvoj ustrezne infrastrukture za nemotoriziran promet je prepoznan kot eden ključnih pogojev za zmanjšanje emisij v prometnem sektorju, zlasti na krajših razdaljah, kjer obstaja največji potencial za zamenjavo osebnega motornega prevoza z okolju prijaznejšimi oblikami gibanja.

Načrtovana investicija v izgradnjo kolesarske povezave neposredno podpira cilje NEPN, saj ustvarja prostorske in infrastrukturne pogoje za pogostejšo rabo kolesa pri vsakodnevnih poteh. Projekt prispeva k zmanjšanju rabe osebnih motornih vozil, s tem pa k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, onesnaženosti zraka in hrupa v lokalnem okolju. Hkrati investicija podpira cilje izboljšanja kakovosti bivanja, ki jih NEPN povezuje z zmanjševanjem okoljskih obremenitev prometa.

Z vidika dolgoročnih podnebnih ciljev projekt predstavlja trajnostno usmerjen infrastrukturni poseg, ki prispeva k postopni spremembi potovalnih navad in podpira sistemski prehod v nizkoogljično mobilnost. Na ta način investicija presega zgolj lokalni pomen in se umešča v širši nacionalni okvir podnebnih in energetske politik.

### 5.2.4 Celostna presoja skladnosti

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave vsebinsko in ciljno skladen z nacionalnimi in evropskimi strateškimi dokumenti s področja prometa, energetike in podnebne politike. Projekt ne predstavlja zgolj lokalne infrastrukturne izboljšave, temveč je del širših prizadevanj za trajnostno preobrazbo prometnega sistema, zmanjševanje okoljskih obremenitev ter izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev.

Strateški dokument	Ključne usmeritve dokumenta	Prispevek investicijskega projekta
<b>Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razvoj trajnostnega prometnega sistema</li> <li>• Spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti</li> <li>• Izboljšanje prometne varnosti</li> <li>• Zmanjševanje negativnih okoljskih vplivov prometa</li> </ul>	Projekt izboljšuje pogoje za kolesarjenje kot vsakodnevno obliko mobilnosti, povečuje prometno varnost ranljivih udeležencev ter prispeva k razbremenjevanju cestnega omrežja osebnega motornega prometa.
<b>Posodobljeni celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt (NEPN)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov v prometu</li> <li>• Zmanjševanje rabe fosilnih goriv</li> <li>• Spodbujanje hoje in kolesarjenja</li> <li>• Izboljšanje kakovosti bivanja</li> </ul>	Investicija ustvarja pogoje za zmanjšanje rabe osebnih motornih vozil na krajših razdaljah, s tem pa prispeva k zmanjšanju emisij CO <sub>2</sub> , hrupa in onesnaženosti zraka ter podpira prehod v nizkoogljično mobilnost.
<b>Strategija za trajnostno in pametno mobilnost EU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prehod v trajnostni in varnejši prometni sistem</li> <li>• Krepitev vloge aktivnih oblik mobilnosti</li> <li>• Zmanjšanje okoljskega odtisa prometa</li> </ul>	Projekt prispeva k uresničevanju evropskih ciljev trajnostne mobilnosti z razvojem infrastrukture, ki spodbuja uporabo kolesa in zmanjšuje odvisnost od motornega prometa.
<b>Evropski zeleni dogovor (European Green Deal)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podnebna nevtrálnost do leta 2050</li> <li>• Zmanjšanje emisij v prometnem sektorju</li> <li>• Razvoj okolju prijazne infrastrukture</li> </ul>	Z vzpostavitvijo kolesarske povezave projekt podpira cilje zmanjševanja emisij v prometu in prispeva k trajnostni rabi prostora ter dolgoročni spremembi potovalnih navad.

Tabela 10: Prikaz skladnosti investicijskega projekta z nacionalnimi in evropskimi strateškimi dokumenti

### 5.3 Prispevek k ciljem trajnostne mobilnosti

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave pomembno prispeva k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti na lokalni in širši ravni. Trajnostna mobilnost temelji na zagotavljanju dostopnih, varnih in okolju prijaznih prometnih rešitev, ki omogočajo učinkovito zadovoljevanje vsakodnevnih potovalnih potreb prebivalcev ob hkratnem zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje, prostor in kakovost bivanja.

Načrtovana kolesarska povezava ustvarja prostorske in infrastrukturne pogoje za večjo rabo kolesa kot alternativnega prevoznega sredstva, zlasti pri krajših in srednje dolgih poteh, ki so v lokalnem okolju

najpogostejše. S tem projekt neposredno podpira preusmerjanje dela potovanj z osebnega motornega prometa na aktivne oblike mobilnosti, kar predstavlja enega temeljnih ciljev trajnostnega prometnega načrtovanja.

Pomemben prispevek investicije se kaže tudi na področju prometne varnosti. Z ločevanjem kolesarskega prometa od motornega prometa, urejanjem križanj ter vzpostavitvijo pregledne in neprekinjene kolesarske infrastrukture se izboljšuje varnost ranljivih udeležencev v prometu. Varno prometno okolje je eden ključnih pogojev za večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, saj neposredno vpliva na zaznano in dejansko varnost uporabnikov.

Z vidika okoljskih ciljev projekt prispeva k zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje. Povečana raba kolesa pomeni manjšo rabo osebnih motornih vozil, kar vodi v zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, onesnaževal zraka in hrupa v lokalnem okolju. Investicija tako podpira cilje nizko-ogljivega razvoja ter prispeva k izboljšanju kakovosti zraka in bivalnega okolja.

Projekt ima tudi pomemben družbeni vidik trajnostne mobilnosti. Kolesarska povezava izboljšuje dostopnost prostora za različne skupine uporabnikov, vključno z otroki, starejšimi in drugimi, ki so bolj odvisni od varnih in dostopnih oblik gibanja. S tem investicija prispeva k večji socialni vključenosti, enakopravni dostopnosti prostora ter spodbujanju aktivnega in zdravega življenjskega sloga.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave predstavlja pomemben prispevek k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti. Projekt ne pomeni zgolj infrastrukturne izboljšave, temveč podpira dolgoročno spremembo potovalnih navad, krepitev aktivnih oblik mobilnosti ter razvoj varnega, okolju prijaznega in uporabnikom prilagojenega prometnega sistema.

Prispevek investicije k ciljem trajnostne mobilnosti izhaja iz usmeritev lokalnih, nacionalnih in evropskih strateških dokumentov, ki so podrobneje predstavljeni v poglavjih 5.1 in 5.2 tega investicijskega programa.

## 6. TEHNIČNO TEHNOLOŠKI DEL

### 6.1 Opis optimalne variante investicije

V Investicijskem projektu so bile obravnavane tri variante:

- Varianta 0: investicija se ne izvede in stanje na terenu se ne spremeni.
- Varianta 1 z podvariantami 1.1. in 1.2: investicija se izvede z lastnimi sredstvi ALI investitor za izvedbo projekta pridobi nepovratna sredstva.

Optimalna varianta investicijskega projekta predvideva izvedbo zvezne in prometno varne kolesarske povezave na območju Občine Kidričevo, za sekcije 1-6. Kot je predstavljeno v nadaljevanju tega dokumenta, se je za najučinkovitejšo izkazala podvarianta 1.1. – investitor investicijo financira delno z nepovratnimi sredstvi Ministrstva za Infrastrukturo. **Izvedba investicije pomeni sistemsko ureditev kolesarske infrastrukture ter odpravo obstoječih infrastrukturnih vrzeli, tehnično neustreznih odsekov in prometno nevarnih situacij, kjer se kolesarski promet trenutno odvija v mešanem prometu ob državni cesti.**

V fazi priprave Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) sta bili analizirani varianti »brez investicije« in »z investicijo«. Analiza je pokazala, da ohranitev obstoječega stanja pomeni nadaljnjo

izpostavljenost kolesarjev prometnim tveganjem, ohranjanje nepovezanih odsekov ter nezmožnost razvoja trajnostne mobilnosti na obravnavanem območju. Varianta »z investicijo« je bila prepoznana kot edina razvojno smiselna rešitev z vidika javnega interesa, prometne varnosti in dolgoročne funkcionalne povezanosti prostora, zlasti ob upoštevanju prometne obremenitve državne ceste R3-711/9013 (PLDP 1.160 vozil), ob kateri poteka pomemben del trase.

Predvidena kolesarska povezava je zasnovana kot funkcionalno razdeljen, vendar infrastrukturno neprekinjen koridor, sestavljen iz devetih medsebojno povezanih odsekov. Ti odseki skupaj tvorijo logično in zvezno traso, ki povezuje naselja Kidričevo, Kungota, Brunšvik, Starošince in Jablane ter se zaključuje z navezavo na obstoječo regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane. Trasa vključuje kombinacijo različnih tipov ureditev – od rekonstrukcije obstoječih, tehnično zastarelih površin, ločenih kolesarskih poti širine 3,5 m in 3,0 m, prostorsko prilagojenih odsekov širine 2,5 m z dodatnimi varnostnimi elementi, do kolesarsko-traktorske poti ter odsekov s souporabo vozišča v naseljih ob ustreznih ukrepih umirjanja prometa.

Takšna zasnova omogoča prilagoditev prostorskim omejitvam ob hkratnem zagotavljanju prometne varnosti in kontinuitete trase. Posebna pozornost je namenjena odsekom ob državni cesti, kjer so zaradi prometnih obremenitev predvideni elementi fizične ali funkcionalne ločitve med kolesarskim in motornim prometom, kar bistveno zmanjšuje tveganje konfliktov in povečuje varnost ranljivih udeležencev v prometu.

Projekt ima izrazit omrežni in razvojni učinek. Z navezavo na regionalno povezavo D8 se občinska infrastruktura vključuje v širši sistem trajnostne mobilnosti, kar omogoča varnejše dnevne migracije, boljšo dostopnost delovnih mest, izobraževalnih ustanov in rekreacijskih območij ter prispeva k zmanjševanju prometnih obremenitev in emisij toplogrednih plinov. Investicija tako presega zgolj lokalni pomen in predstavlja pomemben prispevek k regionalni prometni povezanosti.

Za posamezne odseke trase je izdelana in revidirana projektna dokumentacija PZI, v kateri so natančno opredeljeni tehnični elementi ureditve, konstrukcijske rešitve, širine poti, prometno-varnostni ukrepi ter prilagoditve glede na prostorske omejitve. Pridobljeni so projektni pogoji in mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora, kar potrjuje visoko stopnjo projektne pripravljenosti in realno izvedljivost investicije. Projekt izpolnjuje pogoje javnega razpisa z vidika tehnične pripravljenosti ter predstavlja utemeljen, strokovno zasnovan in javno upravičen poseg v prometni sistem Občine Kidričevo.

## 6.2 Opis trase po funkcionalnih odsekih

Predvidena kolesarska povezava je zasnovana kot neprekinjen prometni koridor, ki je zaradi raznolikih prostorskih in prometnih razmer razdeljen na devet funkcionalnih odsekov. Takšna razdelitev omogoča prilagojene tehnične rešitve na posameznih delih trase, ob hkratnem zagotavljanju zveznosti in enotne funkcionalnosti celotne povezave.

**Odsek 1** predstavlja obstoječo kolesarsko površino med naseljem Kungota in območjem občinske stavbe v Kidričevem. Ta del je bil zgrajen pred več desetletji in širinsko ter tehnično ne ustreza več veljavnim standardom. Površina je preozka in ne omogoča varnega srečevanja dveh kolesarjev. V okviru investicije je predvidena nadgradnja oziroma prilagoditev tega odseka, s čimer se zagotovi ustrezna širina, izboljšana preglednost in večja prometna varnost.



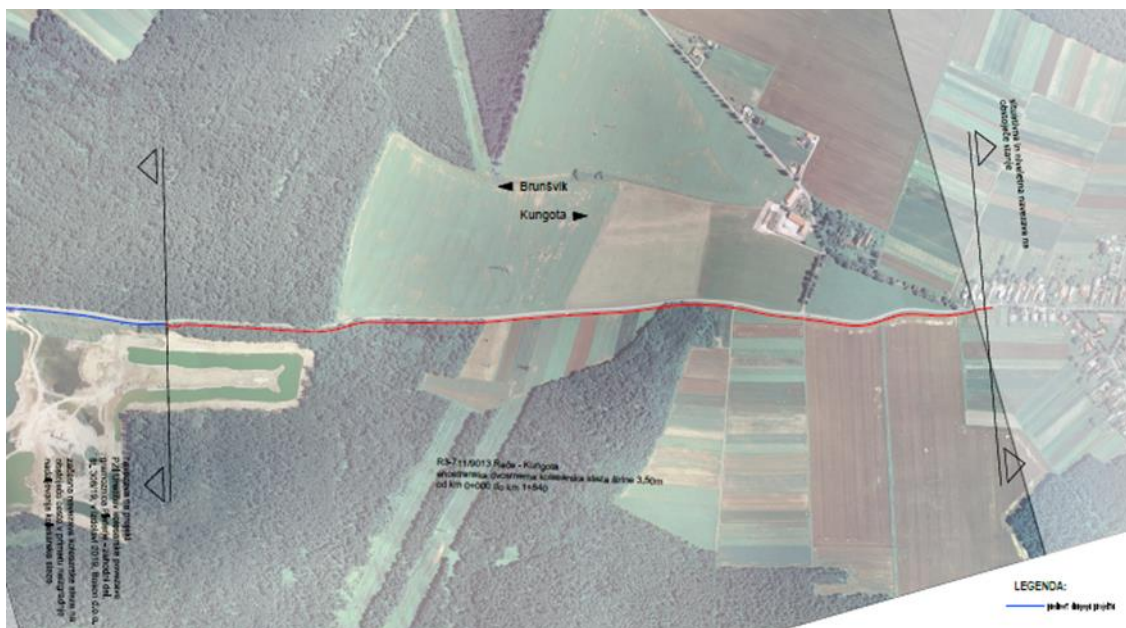


*Slika 2: Prikaz Odseka 1 (Kungota – Kidričevo)*

**Odsek 2** poteka znotraj naselja Kungota ob državni cesti R3-711/9013. Zaradi omejenih prostorskih možnosti in obstoječe pozidave na tem delu ni mogoče zagotoviti ločene kolesarske steze brez nesorazmernih posegov v prostor. Predvidena je ureditev režima »kolesarji na vozišču« ob ustreznih ukrepih umirjanja prometa, prometni signalizaciji ter poudarjeni vidnosti kolesarjev. Ta rešitev zagotavlja kontinuiteto trase in varno souporabo prometne površine.

**Odsek 3** povezuje območje gramoznice Pleterje z naseljem Kungota in predstavlja enega ključnih novih infrastrukturnih posegov. Predvidena je izgradnja ločene dvosmerne kolesarske poti širine 3,5 m, ki poteka vzporedno z državno cesto R3-711/9013. Ločena ureditev je utemeljena z vidika prometne varnosti, saj prometna obremenitev na tej cesti (PLDP 1.160 vozil) predstavlja povečano tveganje za ranljive udeležence v prometu. Fizična ali funkcionalna ločitev zmanjšuje konfliktne točke in bistveno povečuje raven varnosti.





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

**Odsek 4** poteka po prostorsko omejenem delu ob državni cesti, kjer širina razpoložljivega prostora ne omogoča izvedbe polne širine 3,5 m. Na tem delu je predvidena kolesarska pot širine 2,5 m, dopolnjena z zaščitno ograjo oziroma drugimi varnostnimi elementi, ki zagotavljajo dodatno zaščito pred motornim prometom. Rešitev je rezultat prilagoditve dejanskim prostorskim omejitvam ob ohranjanju varnostnega standarda.

**Odsek 5** predstavlja nadaljevanje trase na zahodnem delu, kjer prostorske razmere omogočajo izvedbo ločene kolesarske poti širine 3,5 m. Ta del predstavlja pomemben povezovalni segment med naselji in omogoča varno ter udobno dvosmerno vožnjo.



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

**Odsek 6** med Brunšvikom in Starošincami je predviden kot kolesarsko-traktorska pot širine 3,5 m. Na tem delu trenutno poteka poljska pot, zato investicija pomeni bistveno izboljšanje prometne varnosti in funkcionalnosti prostora. Souporaba je zasnovana tako, da omogoča varno sobivanje različnih uporabnikov ob ustrezni prometni ureditvi.

Celotna trasa je zasnovana kot neprekinjena prometna povezava, brez nenadnih prekinitev ali nejasnih prehodov med različnimi režimi. Funkcionalna razdelitev na odseke omogoča prilagoditev tehničnih rešitev prostorskim danostim, hkrati pa zagotavlja enoten prometno-varnostni koncept. Takšna zasnova dokazuje strokovno utemeljenost projekta, njegovo realno izvedljivost ter jasno usmerjenost v povečanje prometne varnosti in javne koristi.

### 6.3 Tehnični elementi in standardi projektiranja

Tehnična zasnova kolesarske povezave temelji na veljavnih nacionalnih smernicah za načrtovanje kolesarske infrastrukture ter na izdelani in revidirani projektni dokumentaciji (PZI). Projektiranje je potekalo ob upoštevanju tehničnih standardov za dimenzioniranje prometnih površin, prometno-varnostnih zahtev ter prostorskih omejitev posameznih odsekov.

Osnovni tehnični element kolesarske povezave predstavlja dvosmerna kolesarska pot, katere širina je prilagojena prometnim obremenitvam in razpoložljivemu prostoru. Na večini izvennaseljskih odsekov je predvidena širina 3,5 m, ki omogoča varno srečevanje dveh kolesarjev ter udobno uporabo tudi za rekreativne uporabnike in družine z otroki. Na prehodnih oziroma prostorsko omejenih delih je širina prilagojena na 3,0 m oziroma 2,5 m, pri čemer so na ožjih odsekih predvideni dodatni varnostni elementi (npr. zaščitne ograje), ki zagotavljajo ustrezno raven prometne varnosti.

Prečni profili so zasnovani tako, da zagotavljajo ustrezno odvodnjavanje in stabilnost konstrukcije. Voziščna konstrukcija je dimenzionirana glede na predvidene obremenitve ter omogoča dolgoročno vzdržnost infrastrukture ob minimalnih stroških vzdrževanja. Posebna pozornost je namenjena stabilnosti podlage, ustrezni nosilnosti ter odpornosti na vremenske vplive, kar je ključno za zagotavljanje trajnosti investicije v celotni ekonomski dobi projekta.

Vertikalni in horizontalni elementi trase so prilagojeni ravninskemu terenu območja, pri čemer je zagotovljena preglednost in varna vožnja na celotni dolžini koridorja. Prehodi med posameznimi tipi ureditev so projektirani tako, da ne povzročajo nenadnih sprememb širine ali prometnega režima, s čimer se zagotavlja kontinuiteta in predvidljivost za uporabnike.

Križanja z obstoječo cestno infrastrukturo so načrtovana skladno s prometno-tehničnimi smernicami, z jasno označitvijo in ustrezno prometno signalizacijo. Na odsekih ob državni cesti R3-711/9013 so tehnične rešitve prilagojene prometni obremenitvi (PLDP 1.160 vozil), kar vključuje ustrezne odmike, ločilne pasove ter elemente fizične zaščite kolesarjev.

V naseljih, kjer je predvidena souporaba vozišča, so tehnični elementi dopolnjeni z ukrepi umirjanja prometa, prilagoditvami prometne signalizacije ter jasno označenimi površinami za kolesarje. Takšna rešitev omogoča varno integracijo kolesarskega prometa v obstoječi prometni prostor brez nepotrebnih posegov v obstoječo pozidavo.

Celotna tehnična zasnova je usklajena s pogoji nosilcev urejanja prostora ter temelji na načelih racionalne rabe prostora, prometne varnosti in dolgoročne trajnosti. Izdelana projektna dokumentacija PZI natančno opredeljuje konstrukcijske rešitve, širine, nivelete, odvodnjavanje in prometno ureditev, kar potrjuje visoko stopnjo tehnične pripravljenosti investicije.

Skladnost projekta z veljavnimi standardi in strokovnimi smernicami zagotavlja, da investicija ne predstavlja zgolj infrastrukturnega posega, temveč strokovno utemeljeno in varno prometno rešitev, ki prispeva k izboljšanju prometnega sistema in uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti.

## 6.4 Prometno-varnostni koncept

Prometno-varnostni koncept kolesarske povezave je zasnovan kot celovit sistem ukrepov, katerih temeljni cilj je zmanjšanje prometnih tveganj ter zagotavljanje visoke ravni varnosti za ranljive udeležence v prometu. Projekt izhaja iz dejstva, da se na obravnavanem območju pomemben del kolesarskega prometa odvija ob državni cesti R3-711/9013 Rače – Kungota – Kidričevo, kjer je bil evidentiran povprečni letni dnevni promet (PLDP) 1.160 vozil. Takšna prometna obremenitev ob odsotnosti ločene infrastrukture predstavlja povečano tveganje za prometne nesreče in odvrača prebivalce od uporabe kolesa za vsakodnevne poti.

Temelj prometno-varnostnega koncepta je fizična ali funkcionalna ločitev kolesarskega prometa od motornega prometa tam, kjer to prometne razmere zahtevajo. Na izvennaseljskih odsekih ob državni cesti so predvidene ločene kolesarske poti ustrezne širine, dopolnjene z varnostnimi pasovi, robniki ali zaščitnimi ograjami na prostorsko omejenih delih. S tem se bistveno zmanjšuje možnost neposrednih konfliktov med vozili in kolesarji ter izboljšuje subjektivni občutek varnosti uporabnikov.

Na odsekih, kjer zaradi prostorskih omejitev popolna ločitev ni izvedljiva (zlasti v naseljih Kungota in Starošince), prometno-varnostni koncept temelji na ukrepih umirjanja prometa, prilagojeni prometni signalizaciji ter jasni označitvi prisotnosti kolesarjev v prometnem prostoru. Uvedba režima souporabe vozišča je podprta z organizacijskimi in tehničnimi rešitvami, ki zmanjšujejo hitrosti motornih vozil in povečujejo preglednost prometnega prostora.

Posebna pozornost je namenjena križiščem, priključkom in mestom prečkanja državne ceste, ki predstavljajo prometno najbolj izpostavljene točke. Ta mesta so projektirana pregledno, z ustreznimi odmiki, jasno prometno signalizacijo in talnimi označbami, ki povečujejo zaznavnost kolesarjev. Rešitve so zasnovane tako, da zmanjšujejo konfliktne točke in omogočajo predvidljivo vedenje vseh udeležencev v prometu.

Prometno-varnostni koncept upošteva tudi strukturo uporabnikov. Kolesarska povezava je namenjena širokemu krogu prebivalcev, vključno z otroki, mladostniki, starejšimi in manj izkušenimi kolesarji. Zato je poseben poudarek namenjen kontinuiteti trase, odpravi nenadnih zožanj ali nejasnih prehodov ter zagotavljanju jasne orientacije na celotni dolžini koridorja. Neprekinjenost infrastrukture zmanjšuje potrebo po improviziranih manevrih in povečuje splošno prometno varnost.

Pomemben element varnostnega koncepta je tudi omrežni učinek investicije. Z navezavo na regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane se lokalna infrastruktura vključuje v širši sistem trajnostne mobilnosti, kar omogoča varnejše daljše relacije in zmanjšuje potrebo po vključevanju kolesarjev na prometno obremenjene državne ceste brez ustrezne zaščite.

Projekt tako ne predstavlja zgolj gradnje nove prometne površine, temveč sistemsko izboljšanje prometne varnosti na območju občine. Z uvedbo jasnih, preglednih in strokovno utemeljenih prometno-tehničnih rešitev se zmanjšuje tveganje za prometne nesreče, izboljšuje občutek varnosti uporabnikov ter ustvarjajo pogoji za dolgoročno spremembo potovalnih navad v korist trajnostnih oblik mobilnosti. Investicija neposredno uresničuje javni interes na področju varnosti, varovanja zdravja prebivalcev in trajnostnega razvoja prometnega sistema.

## 6.5 Prilagoditve prostorskim omejitvam in racionalna raba prostora

Trasa kolesarske povezave poteka skozi prostorsko raznolika območja, ki vključujejo strnjena naselja, odprt kmetijski prostor, območja ob državni cesti ter dele z obstoječo prometno in gospodarsko infrastrukturo. Zaradi teh značilnosti je bila tehnična zasnova projekta oblikovana na podlagi načela prilagajanja realnim prostorskim danostim, ob hkratnem zagotavljanju prometne varnosti in funkcionalne neprekinjenosti trase.

Na odsekih zunaj naselij, kjer razpoložljiv prostor omogoča polno izvedbo ločene kolesarske poti širine 3,5 m, je bila izbrana rešitev, ki zagotavlja visoko raven varnosti in udobja. V prostorsko omejenih območjih ob državni cesti R3-711/9013, kjer širitev prometnega koridorja ni mogoča brez nesorazmernih posegov v zemljišča ali obstoječo infrastrukturo, je širina prilagojena na 2,5 m oziroma 3,0 m, pri čemer so varnostni standardi ohranjeni z uvedbo zaščitnih ograj, varnostnih pasov ali drugih tehničnih rešitev.

V naseljih Kungota in Starošince, kjer širitev prometnega prostora ni izvedljiva brez večjih posegov v obstoječo pozidavo, je bila kot racionalna rešitev izbrana souporaba vozišča ob ustreznih ukrepih umirjanja prometa in prometni signalizaciji. Takšna ureditev omogoča kontinuiteto trase, hkrati pa preprečuje nepotrebne rušitve, razlastitve ali posege v obstoječo grajeno strukturo naselja.

Na odseku med Brunšvikom in Starošincami je predvidena ureditev kolesarsko-traktorske poti, ki predstavlja racionalno nadgradnjo obstoječe poljske poti. Ta rešitev omogoča varno souporabo prostora ter učinkovito izrabo že obstoječih prometnih koridorjev brez dodatnega poseganja v kmetijska zemljišča.

Pri načrtovanju so bili upoštevani pogoji nosilcev urejanja prostora, obstoječa komunalna infrastruktura, lastniške razmere ter varstveni režimi. Projekt temelji na načelu minimalnih posegov v prostor, kar zmanjšuje okoljske vplive, skrajšuje čas izvedbe in zmanjšuje tveganja pri realizaciji investicije.

Racionalna raba prostora se odraža tudi v faznosti in tehnični optimizaciji rešitev. Različne širine in tipi ureditev niso posledica neenotnosti projekta, temveč premišljene prilagoditve konkretnim razmeram na terenu. Takšen pristop omogoča ekonomsko učinkovito izvedbo investicije ob hkratnem zagotavljanju varnosti in dolgoročne funkcionalnosti.

S tem projekt dokazuje visoko stopnjo izvedljivosti in odgovornega prostorskega načrtovanja. Prilagoditve prostorskim omejitvam omogočajo, da je kolesarska povezava neprekinjena, varna in usklajena z obstoječim prostorom, kar je ključno za trajnostno vključitev infrastrukture v prometni sistem občine in doseganje ciljev javnega interesa.

## 6.6 Funkcionalni in omrežni učinek investicije

Predvidena kolesarska povezava ni zasnovana kot izoliran infrastrukturni poseg, temveč kot integralni del širšega prometnega sistema, ki izboljšuje funkcionalno povezanost prostora na lokalni in regionalni ravni. Investicija vzpostavlja neprekinjen prometni koridor med naselji Kidričevo, Kungota, Brunšvik, Starošince in Jablane ter omogoča varno in pregledno vključevanje kolesarjev v obstoječe prometno omrežje.

Ključni funkcionalni učinek investicije je odprava prometnih vrzeli med posameznimi naselji in izboljšanje dostopnosti pomembnih funkcionalnih točk v prostoru, kot so delovna mesta, javne ustanove, gospodarska območja ter rekreacijske površine (vključno z območjem gramoznice Pleterje).

S tem se ustvarjajo realni pogoji za uporabo kolesa pri vsakodnevnih migracijah in ne zgolj za rekreativne namene.

Poseben pomen projekta predstavlja njegova navezava na regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane. Z vzpostavitvijo varne in funkcionalne priključitve na to povezavo se občinska infrastruktura vključuje v širši regionalni sistem trajnostne mobilnosti. Takšna navezava povečuje prometno integriranost območja, omogoča daljše varne relacije ter spodbuja čezobčinsko mobilnost brez uporabe osebnega motornega prometa.

Omrežni učinek investicije se kaže tudi v razbremenjevanju državne ceste R3-711/9013, saj projekt omogoča preusmeritev dela kratkih lokalnih poti z motornega na kolesarski promet. S tem se dolgoročno zmanjšujejo prometne obremenitve, emisije toplogrednih plinov in raven hrupa, hkrati pa se izboljšuje prometna varnost vseh udeležencev.

Funkcionalna zasnova projekta podpira načela celostnega prometnega načrtovanja, saj omogoča uravnoteženo obravnavo različnih prometnih načinov. Kolesarska infrastruktura postaja enakovreden del prometnega sistema, kar prispeva k spremembi potovalnih navad in večji trajnostni usmerjenosti mobilnosti v občini.

Investicija ima tako izrazit javni interesni značaj. Poleg neposrednega izboljšanja prometne varnosti ustvarja dolgoročne družbene in okoljske koristi, krepi regionalno povezanost ter izboljšuje kakovost bivanja prebivalcev. S celovito zasnovo in vključitvijo v širše prometno omrežje projekt presega lokalni pomen in predstavlja pomemben korak k sistemski ureditvi trajnostne mobilnosti na območju Občine Kidričevo.

## 7. PRISPEVEK INVESTICIJE K SPREMEMBI POTOVALNIH NAVAD

### 7.1 Ciljne skupine uporabnikov

Kolesarska povezava, ki je predmet investicijskega projekta, je zasnovana kot infrastruktura za širok krog uporabnikov, ki kolesarjenje uporabljajo ali bi ga lahko uporabljali kot del vsakodnevnih potovalnih navad. Projekt ne nagovarja zgolj rekreativnih uporabnikov, temveč predvsem ciljne skupine, pri katerih obstaja največji potencial za prehod z osebnega motornega prometa na trajnostne oblike mobilnosti.

Pomembno ciljno skupino predstavljajo dnevni migranti, ki se na krajših razdaljah vsakodnevno odpravljajo na delo, v šolo ali do storitev. Z zagotavljanjem varne, neprekinjene in pregledne kolesarske povezave projekt ustvarja realne pogoje, da se kolesarjenje uveljavi kot zanesljiva in časovno konkurenčna alternativa osebnemu motornemu prometu.

Posebno ciljno skupino predstavljajo otroci in mladostniki, zlasti pri poteh v šolo in do pristočasnih dejavnosti. Z izboljšanjem prometne varnosti in ločevanjem kolesarskega prometa od motornega prometa projekt prispeva k varnejšemu samostojnemu gibanju mlajših uporabnikov ter k razvoju trajnostnih potovalnih navad že v zgodnjem življenjskem obdobju.

Med pomembnimi uporabniki so tudi starejši prebivalci, ki za krajše poti pogosto iščejo varne, enostavne in udobne prometne rešitve. Kolesarska povezava, zasnovana z upoštevanjem preglednosti, dostopnosti in kakovosti izvedbe, omogoča varnejšo uporabo tudi tej skupini ter prispeva k ohranjanju aktivnega in samostojnega načina življenja.



Projekt nagovarja tudi rekreativne uporabnike in obiskovalce območja, ki kolesarsko infrastrukturo uporabljajo za prosti čas, rekreacijo in gibanje v naravi. Čeprav rekreacija ni primarni cilj investicije, predstavlja pomemben dodaten učinek, ki prispeva k večji uporabi infrastrukture in krepitvi pozitivnega odnosa do kolesarjenja.

Z vključevanjem različnih ciljnih skupin investicija ustvarja pogoje za širšo in trajnejšo spremembo potovalnih navad. Kolesarska povezava ni namenjena zgolj posamezni skupini uporabnikov, temveč predstavlja vsestransko prometno rešitev, ki spodbuja trajnostno mobilnost na ravni celotne skupnosti.

## 7.2 Vpliv investicije na rabo kolesa in zmanjšanje rabe OMV

Izgradnja celovite in prometno varne kolesarske povezave ima neposreden vpliv na povečanje rabe kolesa ter hkrati na zmanjšanje odvisnosti od osebnih motornih vozil, zlasti pri krajših in srednje dolgih vsakodnevnih poteh. Projekt ustvarja prostorske, varnostne in funkcionalne pogoje, ki so ključni za to, da se kolesarjenje uveljavi kot realna in privlačna alternativa motornemu prometu.

Eden glavnih dejavnikov, ki zavirajo uporabo kolesa, je občutek prometne nevarnosti in pomanjkanje neprekinjene infrastrukture. Z vzpostavitvijo neprekinjene kolesarske povezave, ločene od motornega prometa tam, kjer je to potrebno, projekt bistveno izboljšuje zaznano in dejansko prometno varnost. To zmanjšuje psihološke in praktične ovire za uporabo kolesa ter povečuje pripravljenost prebivalcev, da se za vsakodnevne poti odločajo za aktivne oblike mobilnosti.

Projekt prispeva k zamenjavi osebnega motornega prometa pri vsakodnevnih poteh, kot so poti na delo, v šolo, do storitev in prostočasnih dejavnosti. Z izboljšanjem dostopnosti in zanesljivosti kolesarske infrastrukture se povečuje konkurenčnost kolesa v primerjavi z avtomobilom, zlasti na razdaljah, kjer časovna in stroškovna prednost osebnega vozila ni izrazita.

Zmanjšanje rabe osebnih motornih vozil ima tudi širše pozitivne učinke na prometni sistem in okolje. Manjša prometna obremenitev prispeva k zmanjšanju prometnih zastojev, hrupa in onesnaženosti zraka, hkrati pa izboljšuje splošno kakovost bivanja v lokalnem okolju. Ti učinki so skladni z nacionalnimi in evropskimi cilji na področju trajnostne mobilnosti, podnebne politike in zmanjševanja emisij toplogrednih plinov.

Pomemben vidik projekta je tudi njegov dolgoročni vpliv na prometno vedenje. Z ustvarjanjem kakovostne infrastrukture se kolesarjenje ne spodbuja zgolj kot občasna ali rekreativna dejavnost, temveč kot del vsakodnevnih potovalnih navad. Investicija tako prispeva k postopni, a trajni spremembi mobilnostnih vzorcev prebivalcev in k razvoju trajnostno naravnane prometnega sistema.

Trasa kolesarske povezave poteka skozi naselja ter ob pomembnih generatorjih prometa, kot so upravne funkcije, gospodarske dejavnosti in turistične točke. S tem projekt omogoča uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva za poti na delo, do storitev, izobraževalnih ustanov in rekreacijskih območij, kar neposredno prispeva k spremembi potovalnih navad prebivalcev.

## 7.3 Pričakovani vedenjski in prometni učinki

Izvedba investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave bo imela pomembne vedenjske in prometne učinke, ki se bodo odražali tako v vsakodnevnih potovalnih navadah prebivalcev kot tudi v širšem delovanju lokalnega prometnega sistema. Projekt ne predstavlja zgolj infrastrukturne izboljšave, temveč spodbuja spremembo mobilnostnih vzorcev v smeri trajnostnih, varnih in okolju prijaznih oblik gibanja.

Na vedenjski ravni je pričakovati postopno povečanje pripravljenosti prebivalcev za uporabo kolesa pri vsakodnevnih poteh. Z izboljšanjem prometne varnosti, neprekinjenosti in udobja kolesarske

infrastrukture se zmanjšujejo ključne ovire, ki so doslej zavirale rabo kolesa, zlasti pri manj izkušenih uporabnikih, starejših in družinah z otroki. Kolesarjenje se bo tako pogostejše uveljavilo kot redna izbira za poti na delo, v šolo, do javnih storitev in prostočasnih dejavnosti.

Na prometni ravni projekt prispeva k zmanjšanju rabe osebnih motornih vozil pri krajših in srednje dolgih poteh ter k postopni razbremenitvi lokalnega cestnega omrežja. Z večjo rabo kolesa se zmanjšuje število kratkih avtomobilskih voženj, ki imajo sicer nesorazmerno velik vpliv na prometne obremenitve, porabo energije in emisije. Posledično se izboljšujejo prometni tokovi, zmanjšujejo se konflikti v prometu in povečuje se splošna prometna varnost.

Projekt ima tudi pozitiven vpliv na zaznavanje prometa in javnega prostora. Urejena kolesarska infrastruktura prispeva k boljši prostorski urejenosti, večji preglednosti in boljši delitvi prostora med različne prometne udeležence. To vpliva na večje spoštovanje prometnih pravil, bolj umirjeno prometno okolje in višjo raven prometne kulture.

V dolgoročnem obdobju je pričakovati, da bo investicija prispevala k utrjevanju trajnostnih potovalnih navad, zlasti pri mlajših generacijah. Redna raba kolesa v zgodnjem življenjskem obdobju pomembno vpliva na dolgoročne mobilnostne odločitve in krepi sprejemanje trajnostnih oblik prevoza tudi v odrasli dobi. Projekt tako ustvarja trajne družbene učinke, ki presegajo neposredne prometne koristi.

Skupni vedenjski in prometni učinki investicije se odražajo v bolj uravnoteženem prometnem sistemu, zmanjšanih okoljskih obremenitvah, izboljšani prometni varnosti ter višji kakovosti bivanja. Projekt s tem izpolnjuje ključne cilje trajnostne mobilnosti in predstavlja učinkovit ukrep za dolgoročno izboljšanje prometnega in bivalnega okolja na lokalni in širši ravni.

## 7.4 Povzetek ključnih učinkov investicije z vidika trajnostne mobilnosti

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave ustvarja jasne, neposredne in dolgoročne učinke, ki so skladni s cilji trajnostne mobilnosti ter razpisnimi merili za sofinanciranje.

Projekt:

- izboljšuje pogoje za uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva z vzpostavitvijo varne, neprekinjene in funkcionalne kolesarske infrastrukture;
- zmanjšuje odvisnost od osebnih motornih vozil, zlasti pri krajših in srednje dolgih poteh, kjer obstaja največji potencial za spremembo potovalnih navad;
- povečuje prometno varnost ranljivih udeležencev, zlasti otrok, mladostnikov in starejših, z ločevanjem kolesarskega prometa od motornega prometa in z urejenimi prometnimi rešitvami;
- prispeva k zmanjšanju okoljskih obremenitev prometa, vključno z emisijami toplogrednih plinov, hrupom in onesnaženostjo zraka;
- krepi dolgoročne vedenjske spremembe, saj spodbuja sprejemanje trajnostnih oblik mobilnosti in oblikovanje novih potovalnih navad v lokalni skupnosti;
- ustvarja omrežni učinek, saj se kolesarska povezava vključuje v obstoječi prometni sistem in podpira razvoj širšega omrežja trajnostne mobilnosti.

Na podlagi navedenega investicija predstavlja celovit, učinkovit in razvojno utemeljen ukrep, ki neposredno prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter izpolnjuje ključna merila razpisa za sofinanciranje.

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

### *Vrsta investicije*

Pri predmetni investiciji gre za izgradnjo nove kolesarske prometne infrastrukture, ki obsega celovito ureditev kolesarske povezave na območju Občine Kidričevo. Investicija vključuje gradnjo in ureditev kolesarskih površin, pripadajoče prometne ureditve, prometno signalizacijo in opremo ter vse spremljajoče tehnične in infrastrukturne elemente, potrebne za varno, funkcionalno in dolgoročno rabo kolesarske povezave.

Projekt predstavlja javno infrastrukturno investicijo, katere namen je izboljšanje prometne varnosti, povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev. Investicija se izvaja na območju Republike Slovenije, in sicer v Občini Kidričevo, ter je namenjena splošni javni rabi.

### *Investicijska vrednost*

V okviru investicijskega programa so bile obravnavane tri variante izvedbe investicije, in sicer:

- Varianta 0: scenarij brez investicije,
- Varianta 1: z investicijo
  - Podvarianta 1.1: Investitor za izvedbo investicije pridobi nepovratna sredstva,
  - Podvarianta 1.2: Investitor investicijo v celoti financira sam.

Ker varianta 0 pomeni, da se investicija ne izvede, je investicijska vrednost po tej varianti enaka 0. V nadaljevanju tega poglavja je podrobneje obravnavana varianta 1 z obema podvariantama, ki je bila na podlagi primerjalne analize prepoznana kot optimalna varianta z vidika doseganja ciljev investicije in javnega interesa.

### *Okvirni obseg in specifikacija stroškov za optimalno varianto*

Izbrana optimalna varianta predvideva celovito izvedbo investicije, pri čemer je začetek investicije predviden v letu 2026, zaključek pa v letu 2027. Investicija predstavlja fazno razdelitev celotne kolesarske steze, saj predmet IP in investicije predstavljajo odseki 1-6, kot je prikazano na sliki 1 (glej poglavje 2.2.)

Ključne značilnosti aktivnosti, predvidenih v okviru investicije, so:

- aktivnosti so neposredno vezane na izgradnjo in ureditev kolesarske prometne infrastrukture,
- projekt vključuje gradbena, prometno-tehnična in infrastrukturna dela,
- investicija se izvaja na območju Republike Slovenije, in sicer v Občini Kidričevo,
- investicija je namenjena splošni javni rabi in ne ustvarja neposrednih prihodkov.

### *Izhodišča za oceno stroškov investicije*

Ocenjeni stroški projekta so oblikovani ob upoštevanju naslednjih izhodišč:

- stroški so neposredno povezani s projektom in potrebni za njegovo izvedbo,
- stroški bodo dejansko nastali za opravljena dela, dobavljeno blago oziroma izvedene storitve,
- stroški so pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja,
- stroški so dokazljivi z verodostojnimi knjigovodskimi listinami in drugimi listinami enake dokazne vrednosti,



- stroški so skladni z veljavnimi nacionalnimi predpisi in pravili javnega financiranja.

### *Vrste stroškov, zajetih v investiciji*

V okviru predmetne investicije so zajeti zlasti naslednji stroški:

- investicijski stroški gradnje, ki vključujejo gradbena in obrtniška dela, prometno ureditev, komunalne in energetske ureditve ter prometno signalizacijo in opremo,
- stroški projektne in investicijske dokumentacije,
- stroški strokovnega nadzora, koordinacije in varnosti pri delu,
- stroški geodetskih in drugih tehničnih storitev, ki so potrebni za izvedbo projekta.

Davek na dodano vrednost (DDV) je pri predmetni investiciji upravičen samo v višini neodbitnega deleža.

## **8.1 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah**

Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah je pripravljena za optimalno varianto izvedbe investicije (varianta 1 – z investicijo in sicer za obe podvarianti skupaj, saj se ocena investicijskih stroškov glede na posamezno podvarianto ne spreminja, drugačna je le struktura financiranja le-te.). Stalne cene predstavljajo vrednosti brez upoštevanja inflacije in drugih časovnih vplivov ter omogočajo primerljiv in pregleden prikaz dejanskega obsega investicije.

Osnova za oceno investicijskih stroškov po stalnih cenah so:

- izdelana in potrjena projektna dokumentacija,
- predračuni in popisi del, ki so bili pripravljeni v okviru projektne dokumentacije za posamezne odseke kolesarske povezave,
- znani in primerljivi stroški podobnih infrastrukturnih projektov,
- strokovne ocene projektantov in investitorja.

Pri pripravi ocene je upoštevano, da se investicija obravnava kot fazni projekt kar pomeni, da se projekt deli na posamezne sklope. Ocena, podana v nadaljevanju, temelji na dejstvu, da se bodo v okviru predmetne investicije zgradili odseki, ne glede na razdelitev projektne dokumentacije na posamezne odseke. Stroški so zato agregirani na ravni celotne investicije.

### *Struktura investicijskih stroškov po stalnih cenah*

Investicijski stroški po stalnih cenah vključujejo naslednje glavne skupine stroškov:

- gradbena in obrtniška dela, ki obsegajo zemeljska dela, ureditev voziščnih in kolesarskih površin, odvodnjavanje, podporne in varovalne ureditve ter ostale posege v prostor,
- prometno-tehnične ureditve, vključno s prometno signalizacijo, prometno opremo, ureditvijo križanj in varnostnimi elementi,
- komunalne in infrastrukturne ureditve, povezane z zaščito ali prestavitvijo obstoječih vodov in naprav, kjer je to potrebno,
- Stroški razsvetljave in druge opreme, ki v okviru projekta tvori pripadajočo infrastrukturo.
- stroški projektne in investicijske dokumentacije, vključno z izdelavo projektov, elaboratov in strokovnih podlag ter organizacija dela znotraj občine ter njenih podizvajalcev.
- V oceno stroškov so dodana tudi nepredvidena dela in sicer v višini 10% vrednosti projekta.

### Pregled investicijskih stroškov po stalnih cenah

V nadaljevanju poglavja je prikazan okvirni pregled investicijskih stroškov po stalnih cenah za sekcije 1 – 6.

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>

Tabela 11: Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah (brez DDV)

### Metodološka pojasnila

Ocena stroškov po stalnih cenah predstavlja izhodiščno investicijsko vrednost, ki se v naslednjem podpoglavju (10.2) preračuna v tekoče cene ob upoštevanju predvidenega časovnega poteka investicije in makroekonomskih predpostavk.

Takšen pristop omogoča:

- pregledno ločevanje dejanske vrednosti investicije od vpliva inflacije,
- skladnost z zahtevami Uredbe o enotni metodologiji,
- primerljivost investicije z drugimi infrastrukturnimi projekti.

## 8.2 Ocena investicijskih stroškov po tekočih cenah

Opredelitev investicije z vidika obsega in vrste predvidenih del za izgradnjo kolesarske povezave temelji na pripravljeni projektni in investicijski dokumentaciji (PIZ – Projektih za Izvedbo), ki je bila izdelana v izhodiščnem cenovnem obdobju. Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah je predstavljena v predhodnem podpoglavju tega investicijskega programa.

Začetek investicije je predviden za konec leta 2026, izvedba večine del pa v letu 2027, zato je bilo potrebno investicijske stroške preračunati iz stalnih v tekoče cene, skladno s predvidenim časom realizacije projekta. Ocena stroškov investicije po tekočih cenah je tako izdelana kot preračun vrednosti po stalnih cenah na raven cen v letu izvedbe investicije.

Pri preračunu investicijskih vrednosti iz stalnih v tekoče cene je bila upoštevana predpostavka o gibanju cen, ki temelji na makroekonomskih napovedih Urada Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj (UMAR). Uporabljena bo zadnja razpoložljiva napoved stopnje inflacije za leto 2027, veljavna v času zaključka investicijskega programa oziroma oddaje vloge na javni razpis.

Ker je investicija časovno umeščena v eno proračunsko leto, dodatno ponderiranje stroškov po posameznih letih izvedbe ni potrebno. Preračun v tekoče cene je tako izveden z uporabo ustreznega

inflacijskega faktorja za leto 2027, pri čemer se predpostavlja stabilno in zmerno gibanje cen, skladno z uradnimi makroekonomskimi napovedmi.

Na podlagi navedenega so investicijski stroški po tekočih cenah ocenjeni kot povečanje investicijskih stroškov po stalnih cenah za ustrezni inflacijski odstotek. Tako preračunana vrednost investicije po tekočih cenah predstavlja realno oceno finančnih sredstev, potrebnih za izvedbo investicije v času njene realizacije.

### 8.2.1 Izhodišča in predpostavke za oceno vrednosti

Izhodiščne vrednosti so podane po stalnih cenah (brez DDV) in znašajo skupaj 2.243.680,10 EUR. Podrobna razčlenitev po posameznih postavkah je predstavljena v predhodnem podpoglavju.

**Dinamična ocena vrednosti (po tekočih cenah)** je izdelana z upoštevanjem predvidenega časovnega poteka investicije:

- začetek investicije: konec leta 2026,
- izvedba večine del: v letu 2027.

Ker je investicija časovno umeščena v eno proračunsko leto, dodatno ponderiranje stroškov po posameznih letih ni potrebno. Preračun iz stalnih v tekoče cene je izveden z uporabo inflacijskega faktorja za leto 2027.

#### 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.

Na podlagi navedenih izhodišč in predpostavk predstavlja ocena vrednosti investicije po tekočih cenah realno in konservativno oceno finančnih sredstev, potrebnih za izvedbo investicije v času njene realizacije. Preračunana vrednost po tekočih cenah (brez DDV) služi kot podlaga za zaprto finančno konstrukcijo in zahtevek za sofinanciranje na javnem razpisu.

Ocena investicije po dinamičnih cenah z uporabo zgoraj navedenih predpostavk:

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

Skupina stroškov	Ocenjena vrednost v dinamičnih cenah (v EUR brez DDV)
Nepredvidena dela	208.458,28
<b>Skupaj investicijski stroški (stalne cene)</b>	<b>2.293.041,06</b>

## 9. ANALIZA LOKACIJE, KI VSEBUJE TUDI IMENOVANJE PROSTORSKIH AKTOV IN GLASIL, V KATERIH SO LE-TI OBJAVLJENI

### 9.1 Opis lokacije investicije

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave se izvaja na območju Občine Kidričevo, ki leži v severovzhodnem delu Slovenije in je del Podravske razvojne regije. Občina predstavlja pomembno lokalno središče z razvito bivalno, gospodarsko in prometno funkcijo ter izrazito vlogo vsakodnevnih migracij prebivalcev znotraj občine in v širšem regijskem prostoru.

Območje investicije obsega traso načrtovane kolesarske povezave, ki poteka skozi več prostorskih enot občine in se navezuje na obstoječe prometne koridorje, naselja ter odprti prostor. Lokacija investicije je prometno in funkcionalno pomembna, saj povezuje različne dele občine ter omogoča izboljšano dostopnost za prebivalce, zlasti pri vsakodnevnih poteh na delo, v šolo, do javnih storitev in rekreacijskih območij.

Z vidika prostorske umeščenosti se kolesarska povezava pretežno nahaja v že oblikovanem prometnem prostoru oziroma v njegovem neposrednem zaledju. Projekt je zasnovan tako, da se smiselno vključuje v obstoječo prostorsko strukturo, upošteva značilnosti poselitve, rabo prostora ter naravne in grajene omejitve območja. S tem se zmanjšujejo posegi v prostor in zagotavlja skladnost z veljavnimi prostorskimi akti.

Širše območje investicije je značilno po raznoliki rabi prostora, kjer se prepletajo bivalna območja, kmetijske površine, odprti prostori in infrastrukturni koridorji. Takšna prostorska struktura ustvarja izrazito potrebo po varnih in funkcionalnih prometnih povezavah za nemotorizirane udeležence, kar dodatno utemeljuje izvedbo investicije.

Lokacija investicije ima tudi strateški pomen z vidika trajnostne mobilnosti, saj omogoča vzpostavitev kakovostne kolesarske infrastrukture na območju z visokim potencialom za vsakodnevno rabo kolesa. Projekt prispeva k izboljšanju prostorske povezanosti, prometne varnosti in kakovosti bivanja ter predstavlja pomembno nadgradnjo obstoječe prometne ureditve v občini.

Podrobnejši podatki o prostorskih aktih, omejitvah, lastniških razmerjih in upravnih vidikih, ki se nanašajo na lokacijo investicije, so obravnavani v nadaljevanju tega poglavja.



Slika 6: Območje Občine Kidričevo (označeno z rdečo barvo)

### 9.1.1 Ožja lokacija investicije

Investicija v izgradnjo kolesarske povezave se izvaja na območju Občine Kidričevo, in sicer na več zaporednih prostorskih odsekih, ki skupaj tvorijo sklenjeno kolesarsko povezavo. Ožja lokacija investicije obsega območja obstoječih prometnih koridorjev, robove naselij ter odprti prostor, kjer je kolesarska infrastruktura umeščena v skladu z obstoječo prostorsko in prometno strukturo.

Projekt poteka na območju naslednjih administrativnih in prostorskih enot:

- **Občina:** Kidričevo
- **Katastrske občine:** več katastrskih občin znotraj območja Občine Kidričevo
- **Parcelne številke:** več parcel, kot izhaja iz projektne in katastrske dokumentacije
- **Vrsta posega:** linearna prometna infrastruktura – kolesarska povezava

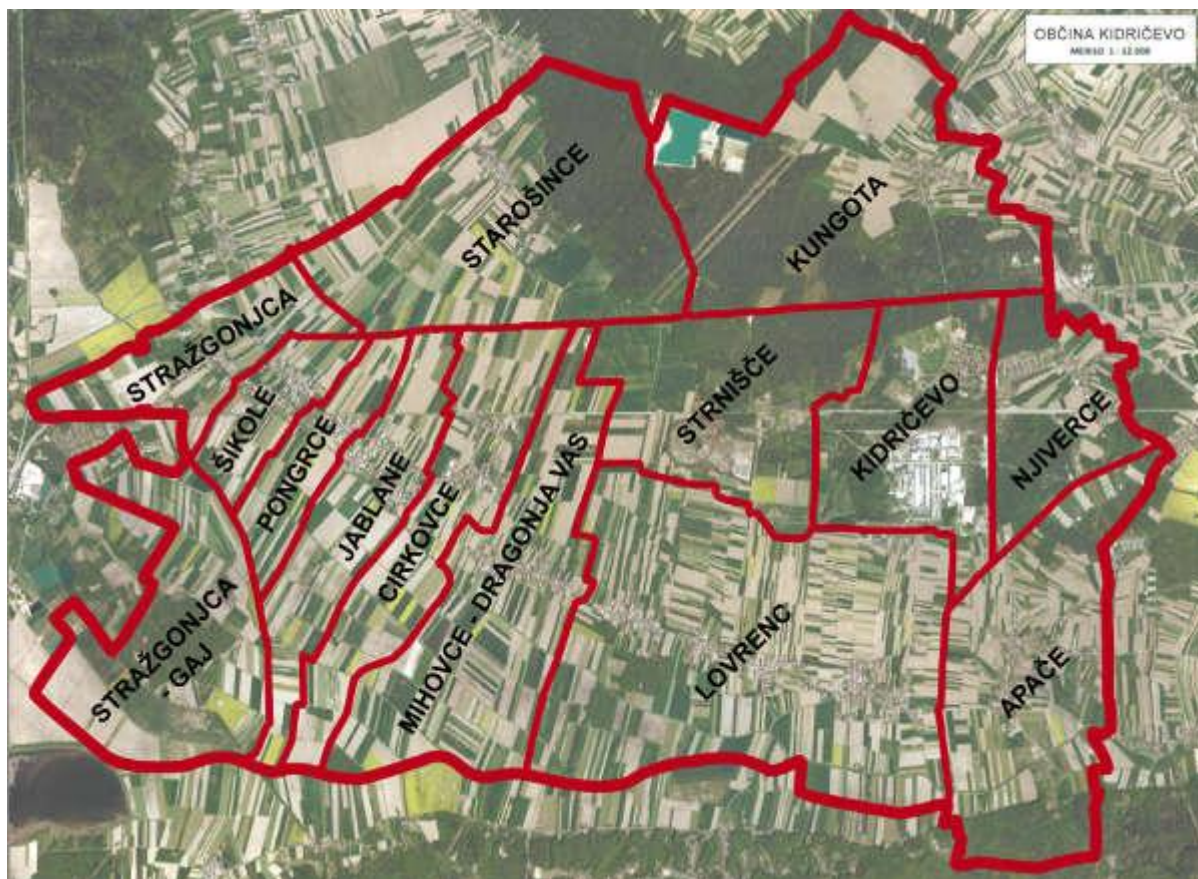
Natančen potek trase, parcelne številke ter lastniška struktura zemljišč so razvidni iz priložene projektne, katastrske in geodetske dokumentacije, ki je sestavni del investicijskega programa.

Ožja lokacija investicije se umešča v raznoliko prostorsko okolje, ki vključuje:

- območja strnjene in razpršene poselitve,
- obstoječe cestne in prometne koridorje,
- kmetijska in druga odprta zemljišča,
- območja obstoječe gospodarske in komunalne infrastrukture.

Kolesarska povezava je načrtovana tako, da se v največji možni meri navezuje na obstoječe prometne površine in infrastrukturne koridorje ter s tem zmanjšuje nove posege v prostor. Umeščanje trase upošteva prostorske omejitve, varstvene režime ter obstoječo rabo prostora, kar omogoča prostorsko racionalno in funkcionalno rešitev.





Slika 7: Naselja v Občini Kidričevo

## 9.2 Prostorski akti in omejitve

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave je umeščen v prostor v skladu z veljavnimi prostorskimi akti Občine Kidričevo ter drugimi relevantnimi prostorskimi in razvojnimi dokumenti. Pri načrtovanju trase in tehničnih rešitev so bile dosledno upošteevane prostorske usmeritve, namensko rabo prostora ter varstveni in omejitveni režimi, ki veljajo na območju investicije.

Osnovni prostorski akt, ki ureja območje investicije, je Občinski prostorski načrt (OPN) Občine Kidričevo, ki določa dolgoročne usmeritve prostorskega razvoja, namensko rabo prostora in pogoje za umeščanje prometne infrastrukture. Načrtovana kolesarska povezava je skladna z določili OPN, saj se umešča v območja, kjer je dopustna ureditev prometne infrastrukture oziroma spremljajočih prometnih ureditev, ter ne posega v namensko rabo prostora v nasprotju z veljavnimi določili.

Projekt je zasnovan tako, da v največji možni meri sledi obstoječim prometnim koridorjem, robovom cest, infrastrukturnim pasovom in drugim že preoblikovanim prostorom. S tem se zmanjšujejo posegi v nepozidan prostor, omejujejo vplivi na kmetijska in naravna območja ter zagotavlja racionalna raba prostora, skladno z načeli trajnostnega prostorskega razvoja.

Na območju investicije so bile upošteevane tudi posebne prostorske in varstvene omejitve, ki izhajajo iz predpisov s področja varstva okolja, voda, narave, gozdov, kulturne dediščine ter gospodarske javne infrastrukture. V ta namen so bili v fazi priprave projektne dokumentacije pridobljeni projektni pogoji in mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora, kar potrjuje, da je projekt prostorsko in okoljsko sprejemljiv.

Morebitne omejitve, povezane z obstoječo infrastrukturo, lastniškimi razmerji ali varstvenimi režimi, so bile obravnavane že v fazi projektiranja in ustrezno vključene v tehnične rešitve. Projektna dokumentacija predvideva izvedbo ukrepov, ki zagotavljajo skladnost posegov z veljavno zakonodajo ter zmanjšujejo tveganja za zaplete v fazi izvedbe.

Na podlagi pregleda prostorskih aktov in upoštevanih omejitev je mogoče ugotoviti, da je investicijski projekt prostorsko izvedljiv, skladen z veljavnimi prostorskimi dokumenti ter pripravljen na način, ki omogoča nemoteno pridobivanje potrebnih dovoljenj in učinkovito izvedbo investicije.

### 9.3 Lastniški in upravni vidiki

Lastniški in upravni vidiki investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave so bili obravnavani že v fazi priprave projektne dokumentacije, pri čemer je bil poseben poudarek namenjen zagotavljanju pravne urejenosti zemljišč ter skladnosti posegov z veljavno zakonodajo in upravnimi postopki.

Trasa načrtovane kolesarske povezave v največji možni meri poteka po zemljiščih v javni lasti oziroma po obstoječih prometnih koridorjih, kar bistveno zmanjšuje potrebo po posegih v zasebna zemljišča in po zapletenih postopkih pridobivanja lastninskih pravic. Kjer posegi v zemljišča izven obstoječih javnih površin niso bili možni, so bili predvideni ustrezni pravni mehanizmi, kot so odkupi zemljišč ali ustanovitev stvarnih pravic (služnosti), v skladu z veljavno zakonodajo.

Lastniška razmerja so bila preverjena na podlagi uradnih evidenc in geodetskih podlag, kar je razvidno iz pripravljene projektne in spremljajoče dokumentacije. Za potrebe investicije so bili izdelani tudi ustrezni geodetski in katastrski elaborati, ki omogočajo jasno opredelitev posegov ter zagotavljajo pravno podlago za izvedbo projekta.

Z upravnega vidika je projekt pripravljen v skladu s predpisi s področja graditve objektov, urejanja prostora in javne infrastrukture. V fazi projektiranja so bila pridobljena projektna mnenja in soglasja pristojnih nosilcev urejanja prostora, kar potrjuje, da je investicija skladna z vsemi relevantnimi upravnimi zahtevami in omejitvami. Na tej podlagi je omogočeno nemoteno nadaljevanje postopkov za pridobitev ustreznih dovoljenj za izvedbo projekta.

Investitor, Občina Kidričevo, kot nosilec projekta razpolaga z ustreznimi upravnimi in organizacijskimi kapacitetami za vodenje postopkov, povezanih z urejanjem lastniških razmerij, pridobivanjem dovoljenj ter koordinacijo z drugimi pristojnimi institucijami. S tem se zmanjšujejo tveganja, povezana z morebitnimi zamudami ali zapleti v fazi izvedbe investicije.

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da so lastniški in upravni vidiki investicije ustrezno urejeni, projekt pa je pripravljen na način, ki omogoča njegovo pravočasno in zakonito izvedbo ter dolgoročno nemoteno uporabo kolesarske infrastrukture.

## 10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO

### 10.1 Vplivi investicijskega projekta na okolje

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave ima z vidika okolja pretežno pozitivne dolgoročne učinke, medtem ko so morebitni negativni vplivi omejeni predvsem na čas izvajanja gradbenih del in so



prostorsko ter časovno omejeni. Projekt je zasnovan in umeščen v prostor tako, da se negativni vplivi na okolje čim bolj zmanjšajo, pozitivni vplivi pa dolgoročno prispevajo k izboljšanju okoljskih razmer in kakovosti bivanja.

#### *Vplivi v fazi gradnje*

V času izvedbe investicije se lahko pojavijo začasni vplivi na okolje, ki so značilni za linearne infrastrukturne projekte in vključujejo predvsem:

- Hrup in prašenje, povezano z delovanjem gradbene mehanizacije in izvajanjem zemeljskih del;
- Povečan promet gradbenih vozil, ki lahko začasno vpliva na kakovost zraka in prometno obremenitev lokalnega cestnega omrežja;
- Začasni posegi v tla, povezani z izkopi, nasipi in urejanjem trase kolesarske povezave.

Navedeni vplivi so časovno omejeni na obdobje gradnje, lokalno omejeni na območje posega in ne predstavljajo trajnih obremenitev okolja. Projektna dokumentacija predvideva izvajanje ustreznih organizacijskih in tehničnih ukrepov za zmanjševanje vplivov, kot so prilagoditev časa izvajanja del, omejevanje hrupa, preprečevanje prašenja ter urejeno vodenje gradbišča.

#### *Vplivi na tla, vode in prostor*

Trasa kolesarske povezave je načrtovana ob upoštevanju racionalne rabe prostora in se v največji možni meri umešča v obstoječe prometne koridorje oziroma že preoblikovan prostor. S tem se zmanjšujejo posegi v nepozidana zemljišča, kmetijske površine in naravno okolje ter preprečuje nepotrebna fragmentacija prostora.

Možni vplivi na tla in vode so omejeni in obvladovani z ustreznimi gradbenimi in varnostnimi ukrepi. Skladiščenje goriv, olj in drugih potencialno nevarnih snovi bo potekalo v skladu z veljavno zakonodajo, kar zmanjšuje tveganje za morebitna razlitja in onesnaženje tal ali podzemnih voda.

#### *Ravnanje z odpadki*

Med gradnjo bo nastala določena količina gradbenih odpadkov, ki bodo ustrezno ločeno zbrani in odstranjeni oziroma oddani pooblaščenim prevzemnikom, skladno s predpisi s področja ravnanja z odpadki. Posebna pozornost bo namenjena ravnanju z morebitnimi nevarnimi odpadki (npr. odpadna olja, embalaža nevarnih snovi), kar bo preprečilo negativne vplive na okolje.

#### *Vplivi v fazi obratovanja*

V fazi obratovanja ima investicija izrazito pozitiven vpliv na okolje. Z vzpostavitvijo varne, neprekinjene in funkcionalne kolesarske povezave projekt spodbuja rabo trajnostnih oblik mobilnosti in prispeva k zmanjšanju uporabe osebnih motornih vozil.

Posledično se dolgoročno zmanjšujejo:

- emisije toplogrednih plinov,
- onesnaženost zraka,
- prometni hrup,
- prostorske in prometne obremenitve lokalnega okolja.

Projekt tako neposredno prispeva k izboljšanju kakovosti okolja, zdravja prebivalcev in splošne kakovosti bivanja.

### *Načelo »onesnaževalec plača« in stroški omilitvenih ukrepov*

Načelo »onesnaževalec plača« bo v okviru projekta v celoti upoštevano. Morebitni stroški za preprečevanje, zmanjševanje ali odpravo negativnih vplivov na okolje so vključeni v stroške izvedbe investicije in bremenijo izvajalce del v skladu z zakonodajo in pogodbenimi obveznostmi.

Stroški za ukrepe, kot so nadzor hrupa, preprečevanje prašenja, ravnanje z odpadki, zaščita tal in voda ter okoljski nadzor med gradnjo, so sestavni del investicijskega projekta in ne predstavljajo dodatne okoljske obremenitve po zaključku del.

## **10.2 Načelo »da se ne škoduje bistveno« (DNSH)**

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave je skladen z načelom »da se ne škoduje bistveno« (DNSH – *Do No Significant Harm*), ki zahteva, da načrtovani posegi ne povzročajo znatne škode nobenemu od šestih okoljskih ciljev Evropske unije. Načelo DNSH je pri projektu upoštevano celostno, tako v fazi načrtovanja kot v fazi izvedbe in obratovanja infrastrukture.

Projekt je zasnovan kot trajnostno naravnan infrastrukturni poseg z izrazito pozitivnimi okoljskimi in družbenimi učinki, morebitni negativni vplivi pa so omejeni, začasni in obvladljivi z ustreznimi omilitvenimi ukrepi.

### *Prispevek k blaženju podnebnih sprememb*

Projekt neposredno prispeva k blaženju podnebnih sprememb, saj spodbuja rabo kolesa kot nizkoogljične oblike mobilnosti. Z izboljšanjem pogojev za vsakodnevno kolesarjenje se zmanjšuje uporaba osebnih motornih vozil, kar vodi v dolgoročno zmanjševanje emisij toplogrednih plinov. Investicija tako ne povzroča bistvene škode temu cilju, temveč k njegovemu uresničevanju aktivno prispeva.

### *Prilagajanje podnebnim spremembam*

Načrtovana kolesarska povezava je projektirana ob upoštevanju lokalnih podnebnih razmer in pričakovanih podnebnih sprememb. Tehnične rešitve, izbor materialov in način umeščanja v prostor omogočajo odpornost infrastrukture na ekstremne vremenske pojave, kot so intenzivne padavine, visoke temperature in nihanja vremena. Projekt ne povečuje podnebne ranljivosti območja, temveč prispeva k razvoju odporne in prilagodljive prometne infrastrukture.

### *Trajnostna raba in varstvo vodnih virov*

Investicija ne vključuje posegov, ki bi trajno ali bistveno negativno vplivali na površinske ali podzemne vode. Med gradnjo so predvideni ustrezni zaščitni ukrepi za preprečevanje onesnaženja voda, ravnanje z nevarnimi snovmi pa bo potekalo v skladu z veljavno zakonodajo. Projekt tako ne povzroča bistvene škode cilju trajnostne rabe in varstva vodnih virov.

### *Prehod v krožno gospodarstvo*

Projekt spodbuja načela krožnega gospodarstva predvsem z odgovornim ravnanjem z gradbenimi materiali in odpadki. V času gradnje je predvideno ločeno zbiranje in ustrezna obdelava gradbenih odpadkov, pri čemer se bo v največji možni meri omogočilo njihovo ponovno uporabo ali recikliranje. Investicija ne temelji na potratni rabi virov in ne povzroča dolgoročnih okoljskih bremen.

### *Preprečevanje in nadzor onesnaževanja*

Morebitni vplivi na kakovost zraka, hrup in prašenje so omejeni na fazo gradnje in so časovno ter prostorsko omejeni. Z izvajanjem ustreznih tehničnih in organizacijskih ukrepov se preprečuje čezmerno onesnaževanje okolja. V fazi obratovanja projekt prispeva k zmanjševanju onesnaževanja, saj zmanjšuje prometne obremenitve in emisije iz prometa.

### *Varstvo biotske raznovrstnosti in ekosistemov*

Trasa kolesarske povezave je umeščena pretežno v že obremenjen oziroma infrastrukturno preoblikovan prostor, kar zmanjšuje posege v naravno okolje. Projekt ne posega v zavarovana območja narave in ne povzroča bistvene škode biotski raznovrstnosti ali ekosistemom. Z načrtovano rabo prostora in omejenimi posegi se ohranja naravno ravnovesje območja.

### *Sklepna presoja skladnosti z načelom DNSH*

Na podlagi pregleda vplivov na posamezne okoljske cilje je mogoče ugotoviti, da investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave ne povzroča bistvene škode nobenemu od okoljskih ciljev, opredeljenih v okviru načela DNSH. Nasprotno, projekt ima izrazite pozitivne učinke na okolje, podnebje in kakovost bivanja ter predstavlja primer dobre prakse trajnostno naravnane prometne infrastrukture.

Projekt je zato v celoti skladen z načelom »da se ne škoduje bistveno« in je primeren za sofinanciranje v okviru mehanizmov, ki zahtevajo izpolnjevanje DNSH kriterijev.

## **10.3 Podnebna odpornost investicije**

Podnebna odpornost investicije predstavlja pomemben vidik načrtovanja kolesarske povezave, saj mora prometna infrastruktura dolgoročno delovati zanesljivo tudi v pogojih spreminjajočega se podnebja. Investicijski projekt je zasnovan ob upoštevanju pričakovanih vplivov podnebnih sprememb, kot so pogostejši in intenzivnejši padavinski dogodki, višje temperature, toplotni valovi ter povečana obremenjenost infrastrukture.

Projektna dokumentacija upošteva načela podnebne odpornosti tako na ravni tehničnih rešitev kot tudi pri umeščanju infrastrukture v prostor in izbiri materialov. Namen teh ukrepov je zagotoviti dolgoročno varno, funkcionalno in vzdržno rabo kolesarske povezave ob hkratnem zmanjševanju stroškov vzdrževanja in tveganj za poškodbe infrastrukture.

### *Odpornost na ekstremne vremenske dogodke*

Načrtovana kolesarska povezava je projektirana ob upoštevanju povečanega tveganja za intenzivne padavine in kratkotrajne nalive. Urejeni so ustrezni odvodnjavalni sistemi, ki omogočajo učinkovito odvajanje padavinskih voda ter zmanjšujejo tveganje za zastajanje vode, erozijo in poškodbe voziških površin. Višinski in vzdolžni profili so zasnovani tako, da omogočajo nemoteno rabo tudi v obdobjih povečanih padavin.

### *Prilagajanje višjim temperaturam in toplotnim obremenitvam*

Pri zasnovi kolesarske infrastrukture so upoštevani vplivi višjih temperatur in pogostejših toplotnih valov. Izbor materialov in konstrukcijskih rešitev omogoča odpornost na temperaturna nihanja ter zmanjšuje tveganje za deformacije in pospešeno obrabo prometnih površin. Kjer je to prostorsko in tehnično mogoče, se ohranja oziroma upošteva obstoječa vegetacija, ki prispeva k zmanjševanju toplotnih obremenitev in izboljšanju mikroklimatskih razmer za uporabnike.

### *Umeščanje v prostor in zmanjševanje podnebnih tveganj*

Trasa kolesarske povezave je umeščena na način, ki upošteva obstoječe prostorske danosti in omejitve ter se izogiba območjem z večjo izpostavljenostjo podnebnim tveganjem, kot so poplavno ogrožena območja ali nestabilna zemljišča. S tem se zmanjšuje tveganje za dolgoročne poškodbe infrastrukture ter zagotavlja večja zanesljivost delovanja kolesarske povezave.

### *Dolgoročna vzdržnost in prilagodljivost infrastrukture*

Projekt je zasnovan kot dolgoročno vzdržna investicija, ki omogoča prilagoditve tudi v prihodnosti. Enostavna dostopnost za vzdrževanje, pregledna zasnova in uporaba preverjenih tehničnih rešitev

omogočajo pravočasno prilagajanje infrastrukture novim razmeram in potrebam. Podnebna odpornost je tako vključena kot sestavni del celotnega življenjskega cikla investicije, ne le kot enkraten ukrep v fazi gradnje.

#### *Sklepna presoja podnebne odpornosti*

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave podnebno odporen in ustrezno prilagojen pričakovanim vplivom podnebnih sprememb. Projekt ne povečuje podnebnih tveganj, temveč s svojo zasnovo prispeva k razvoju odporne, varne in trajnostne prometne infrastrukture, skladne z nacionalnimi in evropskimi podnebnimi usmeritvami.

### **10.4 Družbeni učinki in varnost**

Investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave ima pomembne pozitivne družbene učinke, ki se odražajo v izboljšanju prometne varnosti, večji dostopnosti prostora, spodbujanju socialne vključenosti ter izboljšanju kakovosti bivanja prebivalcev. Projekt je zasnovan kot infrastrukturna investicija v javnem interesu, katere učinki presegajo zgolj prometno funkcijo in pomembno vplivajo na vsakdanje življenje lokalne skupnosti.

#### *Izboljšanje prometne varnosti*

Eden ključnih družbenih učinkov investicije je izboljšanje prometne varnosti, zlasti za ranljive udeležence v prometu. Kolesarji in pešci so v obstoječem stanju pogosto izpostavljeni konfliktnim situacijam z motornim prometom, kar povečuje tveganje za prometne nesreče. Načrtovana kolesarska povezava z ločenimi ali jasno urejenimi prometnimi površinami, preglednimi križanji in ustrezno prometno signalizacijo bistveno zmanjšuje to tveganje.

Projekt prispeva k večji preglednosti in predvidljivosti prometnega prostora, kar pozitivno vpliva tudi na varnost drugih udeležencev v prometu. Urejena infrastruktura omogoča jasnejšo razmejitev prometnih tokov ter zmanjšuje možnosti za nevarne prometne situacije.

#### *Povečanje dostopnosti in enakih možnosti*

Kolesarska povezava izboljšuje dostopnost prostora za različne skupine prebivalcev, ne glede na starost, gibalne sposobnosti ali socialni položaj. Projekt omogoča varnejše in udobnejše opravljanje vsakodnevnih poti za otroke, mladostnike, starejše, zaposlene in druge uporabnike, ki nimajo dostopa do osebnega motornega vozila ali ga ne želijo uporabljati.

S tem investicija prispeva k zmanjševanju prometne izključenosti ter podpira načela socialne pravičnosti in enakih možnosti, saj zagotavlja cenovno dostopno in okolju prijazno obliko mobilnosti za širši krog prebivalcev.

#### *Spodbujanje zdravja in aktivnega življenjskega sloga*

Projekt ima izrazite pozitivne učinke na zdravje prebivalcev. Z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje investicija spodbuja večjo telesno aktivnost in bolj aktiven življenjski slog, kar dolgoročno prispeva k boljšemu telesnemu in duševnemu zdravju ter zmanjševanju zdravstvenih tveganj, povezanih s sedečim načinom življenja.

Redna uporaba kolesa kot prevoznega sredstva pozitivno vpliva tudi na zmanjševanje stresa in izboljšanje splošnega počutja, kar dodatno krepi družbene koristi investicije.

#### *Krepitev lokalne skupnosti in kakovosti bivanja*

Urejena kolesarska infrastruktura prispeva k boljši rabi javnega prostora in večji povezanosti lokalne skupnosti. Kolesarska povezava omogoča lažje in varnejše gibanje znotraj prostora, spodbuja medsebojne stike prebivalcev ter krepi občutek pripadnosti in identitete okolja.

Zmanjšanje motornega prometa in s tem povezanih negativnih vplivov, kot so hrup, onesnaženost zraka in prometne obremenitve, neposredno prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja v obravnavanem prostoru.

#### *Varnost v širšem smislu*

Poleg prometne varnosti investicija pozitivno vpliva tudi na splošno zaznano varnost v prostoru. Urejene, pregledne in dobro načrtovane prometne površine zmanjšujejo tveganja za nesreče ter prispevajo k večjemu občutku varnosti uporabnikov. Kolesarska povezava je zasnovana tako, da omogoča jasno orientacijo, preglednost in varno uporabo v različnih delih dneva.

#### *Sklepna presoja družbenih učinkov*

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da ima investicijski projekt izrazite pozitivne družbene učinke. Prispeva k izboljšanju prometne varnosti, večji dostopnosti prostora, spodbujanju zdravja in aktivnega življenjskega sloga ter krepitvi kakovosti bivanja in socialne vključenosti. Projekt tako predstavlja pomembno naložbo v dolgoročni družbeni razvoj in blaginjo lokalne skupnosti.

## 11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

### 11.1 Faze izvedbe investicije

Izvedba investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave je načrtovana kot zaporedje jasno opredeljenih faz, ki omogočajo nadzorovano, učinkovito in pravočasno realizacijo projekta. Faze izvedbe so oblikovane skladno z veljavno investicijsko, gradbeno in javnofinančno zakonodajo ter upoštevajo obseg, zahtevnost in naravo predmetne prometne infrastrukture.

Projekt se bo izvajal celovito, na podlagi že pripravljene projektne dokumentacije, kar omogoča racionalno izvedbo brez nepotrebnih prekinitev ter zmanjšuje izvedbena in organizacijska tveganja.

#### *1. Pripravljalna faza*

V pripravljalni fazi bodo izvedene vse aktivnosti, ki so potrebne za zagon investicije. Ta faza vključuje:

- pregled in potrditev investicijskega programa,
- zagotovitev finančnih virov in potrditev finančne konstrukcije,
- uskladitev terminskega plana izvedbe,
- pripravo dokumentacije za postopke javnega naročanja,
- organizacijo projektnega vodenja in notranje koordinacije investitorja.

Pripravljalna faza predstavlja ključno izhodišče za nemoten potek nadaljnjih faz projekta.

#### *2. Faza javnega naročanja*

V tej fazi bo investitor izvedel postopke javnega naročanja za izbor izvajalcev del in drugih potrebnih storitev, v skladu z veljavno zakonodajo s področja javnega naročanja. Faza obsega:

- objavo javnih naročil,
- izvedbo postopkov izbire najugodnejših ponudnikov,
- sklenitev pogodb z izbranimi izvajalci,

- uvedbo izvajalcev v delo.

Posebna pozornost bo namenjena jasni opredelitvi tehničnih zahtev, rokom izvedbe in pogodbenim mehanizmom za obvladovanje tveganj.

### 3. Faza izvedbe gradbenih del

Osrednja faza projekta obsega izvedbo gradbenih, obrtniških in instalacijskih del v skladu s projektno dokumentacijo in pogodbenimi določili. V tej fazi bodo izvedene:

- gradbene in zemeljske ureditve,
- izgradnja kolesarske infrastrukture,
- prometnotehnična ureditev in signalizacija,
- ostali spremljajoči infrastrukturni posegi.

Dela se bodo izvajala skladno z načrtovanim terminskim planom in ob stalnem strokovnem nadzoru.

### 4. Faza nadzora in spremljanja izvedbe

Vzporedno z izvedbo del bo potekal strokovni in finančni nadzor nad izvajanjem investicije. Faza vključuje:

- tehnični nadzor nad kakovostjo izvedbe,
- spremljanje napredka del in skladnosti s terminskim planom,
- nadzor nad porabo sredstev,
- sprotno reševanje morebitnih tehničnih in organizacijskih odstopanj.

Nadzor zagotavlja, da se investicija izvaja skladno z načrtovanimi cilji, tehničnimi standardi in finančnimi okviri.

### 5. Faza tehničnega pregleda in primopredaje

Zaključna faza obsega:

- izvedbo tehničnega pregleda,
- odpravo morebitnih pomanjkljivosti,
- prevzem izvedenih del,
- pripravo zaključne dokumentacije,
- formalno primopredajo kolesarske povezave v upravljanje investitorju.

Z zaključkom te faze je investicija operativno zaključena in pripravljena za uporabo ter vključitev v obstoječi prometni sistem.

## 11.2 Terminski plan

Terminski plan izvedbe investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave je pripravljen na podlagi predvidenega obsega del, zahtevnosti posega ter razpoložljive projektne dokumentacije. Projekt je načrtovan tako, da se celotna izvedba zaključi v letu **2027**, ob upoštevanju realnih časovnih okvirov in potrebnih rezerv za obvladovanje morebitnih nepredvidenih okoliščin.

Izvedba investicije je razdeljena v več zaporednih faz, ki se delno tudi časovno prekrivajo, kar omogoča racionalno rabo časa in učinkovito vodenje projekta.

#### Predvidena časovna razdelitev po fazah

Faza izvedbe	Vsebina faze	Predviden čas izvedbe
Pripravljalna faza	Potrditev IP, zagotovitev financiranja, priprava razpisne	2. četrtnje 2026

	dokumentacije, organizacija vodenja projekta	
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

Tabela 12: Terminski plan izvedbe investicije

### Časovne rezerve in izvedljivost

Terminski plan vključuje razumne časovne rezerve zlasti v fazah javnega naročanja in izvedbe del, kar omogoča obvladovanje morebitnih zamud zaradi:

- postopkovnih zahtev javnega naročanja,
- vremenskih razmer,
- tehničnih ali organizacijskih prilagoditev med izvedbo.

Zaradi že pripravljene projektne dokumentacije in jasne opredelitve investicijskega obsega je projekt časovno realno izvedljiv v predvidenem obdobju. Takšna razporeditev faz omogoča nemoten potek del, pravočasen zaključek investicije in hitro vključitev kolesarske povezave v uporabo.

## 12. NAČRT FINANCIRANJA V STALNIH CENAH PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

### 12.1 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.

## 12.2 Dinamika financiranja

Dinamika financiranja investicije sledi terminskemu planu izvedbe projekta in je prilagojena faznosti investicije. Glavnina investicijskih izdatkov je predvidena v času izvajanja gradbenih in spremljajočih del, pri čemer se finančna sredstva črpajo postopno, skladno z napredkom projekta in potrjenimi situacijami izvajalcev.

Nepovratna sredstva se bodo črpala v skladu s pravili javnega razpisa, na podlagi oddanih zahtevkov za izplačilo in dokazil o izvedenih aktivnostih. Lastna sredstva investitorja bodo zagotovljena iz proračuna Občine Kidričevo in bodo namenjena kritju neupravičenih stroškov ter morebitnega razlike med skupno vrednostjo investicije in višino pridobljenih nepovratnih sredstev.

Takšna dinamika financiranja omogoča nemoteno izvajanje investicije in zmanjšuje tveganja, povezana z likvidnostjo projekta.

## 12.1 Finančna konstrukcija investicije

Finančna konstrukcija investicije je zasnovana tako, da zagotavlja zaprt finančni okvir projekta in omogoča izvedbo investicije brez finančnih vrzeli. Investitor ima zagotovljeno sposobnost sofinanciranja projekta iz lastnih sredstev, kar potrjuje finančno izvedljivost investicije.

Struktura financiranja je usklajena z:

- izbrano optimalno varianto investicije,
- določili javnega razpisa,
- veljavnimi pravili glede upravičenih in neupravičenih stroškov.

Na podlagi predvidenih virov financiranja in dinamike vlaganj je mogoče ugotoviti, da je finančna konstrukcija investicije stabilna, realna in primerna za uspešno izvedbo projekta v predvidenem časovnem obdobju.

### 13. PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA TER JAVNIH KORISTI V EKONOMSKI DOBI INVESTICIJE

Uvodoma je potrebno izpostaviti, da investicija v izgradnjo kolesarske povezave na območju Občine Kidričevo predstavlja infrastrukturni projekt v izrazitem javnem interesu, katerega primarni namen ni ustvarjanje neposrednih tržnih prihodkov, temveč zagotavljanje varne, trajnostne in dostopne prometne infrastrukture za prebivalce občine ter širšega območja.

Vzpostavitev neprekinjene in prometno varne kolesarske povezave med naselji Kidričevo, Kungota, Brunšvik, Starošince, Jablane ter navezavo na regionalno kolesarsko povezavo D8 Ptuj–Poljčane bo omogočila izboljšano dostopnost, večjo prometno varnost ter dolgoročno spremembo potovalnih navad v korist trajnostnih oblik mobilnosti. Investicija tako predstavlja pomemben razvojni korak za lokalno in regionalno okolje.

#### 13.1 Projekcija poslovnih prihodkov

Ker gre za javno prometno infrastrukturo, projekt po izvedbi ne bo ustvarjal neposrednih poslovnih prihodkov iz naslova uporabe infrastrukture. Kolesarska povezava bo javna in brezplačno dostopna vsem uporabnikom. Po varianti 0 – brez investicije – se obstoječe stanje ohrani, kolesarska infrastruktura ostaja nepovezana in deloma tehnično neustrezna, prihodkov iz investicije ni.

Po varianti »z investicijo« projekt prav tako ne ustvarja neposrednih tržnih prihodkov, saj je njegov namen zagotavljanje javne prometne infrastrukture. V finančni analizi so zato poslovni prihodki projekta izkazani v višini 0 EUR. Edini prilog, ki ga projekt ustvarja, je prejeto nepovratno sofinanciranje iz javnega razpisa JR EKP UTM 2025, ki je z vidika investitorja obravnavano kot investicijski prilog (v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ – UEM in Uredbo (EU) 2021/1060).

Predvidena višina nepovratnih sredstev znaša 1.794.944,08 EUR (80 % priznanih upravičenih stroškov). Lastna udeležba investitorja znaša 448.736,02 EUR (20 %).

Skupna ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah znaša 2.737.289,72 EUR z DDV oziroma 2.243.680,10 EUR brez DDV.

Referenčna doba projekta je določena na 30 let, kar ustreza pričakovani ekonomski dobi prometne infrastrukture (kolesarska povezava).

#### 13.2 Projekcija stroškov poslovanja in vzdrževanja

Po vzpostavitvi investicije bo Občina Kidričevo zagotavljala redno in investicijsko vzdrževanje kolesarske infrastrukture v skladu z Zakonom o cestah (ZCes-2), internim aktom o izvajanju gospodarske javne službe vzdrževanja občinskih cest in kolesarskih površin ter Pravilnikom o kolesarskih površinah.

Letni stroški rednega vzdrževanja (čiščenje površine, pregled in obnova prometne signalizacije in označb, manjša popravila, odstranjevanje vegetacije in zimsko vzdrževanje) so ocenjeni na **4.800 EUR letno (v stalnih cenah)**.

Investicijsko vzdrževanje (obnova obrabnega sloja asfalta, sanacija podlage in večja popravila konstrukcije) je predvideno v **intervalih 10 let**, pri čemer je ocenjeni strošek posamezne obnove **160.000 EUR (v stalnih cenah)**.

Ti stroški so upoštevani v finančni in ekonomski analizi projekta (vključno z diskontiranjem v referenčni dobi 30 let) in ne predstavljajo nesorazmernega finančnega bremena za občinski proračun. Ocenjeni zneski so skladni z običajnimi stroški vzdrževanja primerljivih kolesarskih povezav v drugih slovenskih občinah (npr. Maribor: 4.200 EUR letno za 733 m; Železniki: 4.912 EUR letno za 7,5 km).

### 13.3 Javne in družbene koristi investicije

Ključne koristi projekta so izražene predvsem v obliki družbenih, prometno-varnostnih in okoljskih učinkov, ki imajo dolgoročen vpliv na širšo skupnost.

Med najpomembnejšimi pričakovanimi učinki so:

- zmanjšanje konfliktnih točk med motornim in nemotoriziranim prometom,
- povečanje prometne varnosti ranljivih udeležencev (otroci, starejši, dnevni migranti),
- zmanjšanje izpostavljenosti kolesarjev prometu na državni cesti R3-711/9013 (PLDP 1.160 vozil),
- povečanje deleža poti, opravljenih s kolesom,
- zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in hrupa,
- izboljšanje dostopnosti do delovnih mest, javnih storitev in rekreacijskih površin,
- krepitev regionalne povezanosti preko navezave na kolesarsko povezavo D8.

Družbene koristi investicije vključujejo tudi:

- dvig kakovosti bivanja prebivalcev,
- izboljšanje javnega zdravja zaradi spodbujanja aktivne mobilnosti,
- zmanjšanje prometnih nesreč in s tem povezanih družbenih stroškov,
- dolgoročno razbremenitev cestnega omrežja.

### 13.4 Ekonomska upravičenost

Kot je bilo ugotovljeno v DIIP, varianta brez investicije pomeni ohranitev obstoječih prometnih tveganj, nepovezanost kolesarskega omrežja ter nadaljnjo prevlado motornega prometa pri kratkih relacijah.

Izbrana varianta »z investicijo« je ekonomsko upravičena z vidika širših družbenih koristi, ki presegajo neposredne finančne učinke. Neto sedanja vrednost projekta z vidika investitorja je odvisna od višine nepovratnih sredstev ( 1.794.944,08 EUR). Ob pridobitvi sredstev projekt postane finančno vzdržen in dolgoročno upravičen, saj ustvarja pozitivne učinke v celotni referenčni dobi 30 let.

Investicija tako ne predstavlja stroška brez povratnih učinkov, temveč strateško naložbo v prometno varnost, javno zdravje, trajnostni razvoj in regionalno povezanost.

### 13.5 Ocena poslovnih odhodkov investicije za varianto »z investicijo«

Za varianto »z investicijo« so pri projekciji odhodkov po izvedbi investicije upoštevani stroški rednega in investicijskega vzdrževanja kolesarske infrastrukture ter stroški upravljanja.

Ker gre za javno prometno infrastrukturo, projekt ne predvideva klasičnega obratovanja v smislu izvajanja dejavnosti, temveč upravljanje in vzdrževanje v okviru rednih nalog občine kot upravljavca prometne infrastrukture.

Pri projekciji so upoštevani naslednji poslovni odhodki:

- stroški rednega vzdrževanja,
- stroški upravljanja in nadzora,
- stroški investicijskega vzdrževanja.

#### *Stroški rednega vzdrževanja*

Stroški rednega vzdrževanja vključujejo:

- čiščenje kolesarske poti,
- košnjo brežin in vzdrževanje okolice,
- pregled in obnovo prometne signalizacije,
- manjša popravila poškodb asfaltnih površin,
- zimsko službo (kjer je to predvideno).

Letni stroški rednega vzdrževanja so ocenjeni na **4.800 EUR** na leto v prvem letu po zaključku investicije (v stalnih cenah). Stroški se v referenčni dobi projekta povečujejo z letno stopnjo 2,2 %, kar odraža vpliv inflacije in rast cen vzdrževalnih storitev (upoštevana je zadnja razpoložljiva napoved UMAR – Jesenska napoved gospodarskih gibanj 2025 za leto 2027 in povprečna dolgoročna inflacija za vzdrževalne storitve v prometni infrastrukturi). Referenčna doba projekta je določena na **30 let**.

#### *Stroški upravljanja*

Stroški upravljanja vključujejo:

- administrativno spremljanje infrastrukture,
- občasne strokovne preglede,
- nadzor nad stanjem prometne signalizacije,
- usklajevanje z državnimi in lokalnimi upravljavci cest.

Ti stroški so ocenjeni na **1.200,00 EUR letno** in se prav tako indeksirajo z letno stopnjo **2,2%**.

#### *Stroški investicijskega vzdrževanja*

Poleg rednega vzdrževanja so v finančni analizi upoštevani tudi stroški investicijskega vzdrževanja, ki vključujejo:

- obnovo obrabnega sloja asfaltne površine,
- večje sanacije konstrukcije vozišča,
- zamenjavo zaščitnih ograj,
- obnovo prometne signalizacije,
- sanacijo odvodnjavanja.

Investicijsko vzdrževanje je predvideno v intervalih 10 let, prvič 10 let po zaključku investicije (predvidoma leta 2037).

Predvideni stroški investicijskega vzdrževanja so ocenjeni na:

Odhodki (v EUR)	Leto 10 (2037)	Leto 20 (2047)	Leto 30 (2057)
Investicijsko vzdrževanje	160.000,00	160.000,00	160.000,00

*Tabela 14: Stroški investicijskega vzdrževanja*

Skupni stroški investicijskega vzdrževanja v referenčni dobi 30 let znašajo 480.000,00 EUR.

Pri izračunu so upoštevane povprečne amortizacijske stopnje za prometno infrastrukturo, in sicer:

- gradbena dela (asfaltne površine in konstrukcija) – 3%,
- prometna signalizacija in druga razsvetljava – 10 %,
- nepredvidena dela – 3%.

#### Skupni odhodki v referenčnem obdobju

Skupni letni odhodki projekta (redno vzdrževanje + upravljanje) v prvem letu po zaključku investicije znašajo 6.000,00 (4.800 EUR redno vzdrževanje + 1.200 EUR upravljanje, v stalnih cenah brez DDV).

V referenčni dobi 30 let skupni stroški rednega in investicijskega vzdrževanja znašajo 660.000,00 EUR (brez DDV v stalnih cenah). To vključuje:

- redno vzdrževanje: 6.000 EUR/leto  $\times$  30 let = **180.000 EUR** (brez indeksacije; z letno indeksacijo 2,2 % po UMAR Jesenski napovedi 2025 za obdobje po 2027 bi bilo kumulativno višje, a za osnovno oceno v stalnih cenah uporabljamo nominalno vrednost),
- investicijsko vzdrževanje: 160.000 EUR na cikel  $\times$  3 cikli (leta 10, 20, 30) = **480.000 EUR**,
- upravljanje: vključeno v redno vzdrževanje (1.200 EUR/leto  $\times$  30 = **36.000 EUR**, vendar je že všteto v 180.000 EUR zgoraj).

Ti stroški so skladni z običajnimi stroški upravljanja prometne infrastrukture primerljive dolžine in tehničnih značilnosti ter ne predstavljajo nesorazmernega bremena za občinski proračun.

### 13.6 Varianta 0 – brez investicije

Po varianti 0 se obstoječe stanje ohranja, kar pomeni nadaljnje vzdrževanje nepovezanih in deloma tehnično neustreznih prometnih površin. Stroški rednega vzdrževanja ostajajo prisotni, vendar ne prinašajo izboljšanja prometne varnosti ali funkcionalnosti prostora.

Obenem varianta 0 ohranja družbene stroške zaradi večjega tveganja prometnih nesreč ter omejene uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.

### 13.7 Izračun ponderirane življenjske dobe Investicije

Uporabljene amortizacijske stopnje so bile uporabljene tudi za določitev ponderirane življenjske dobe projekta. Ponderirana življenjska doba projekta pomeni podaljšano referenčno dobo do konca ponderirane življenjske dobe vseh osnovnih sredstev, ki sestavljajo investicijo.

Za predmetno investicijo – izgradnjo kolesarske povezave na območju Občine Kidričevo – znaša ponderirana življenjska doba projekta **30 let**. Ta doba je bila določena z uporabo metode tehtne aritmetične sredine ob upoštevanju vrednosti posameznih investicijskih postavk brez DDV.

V izračunu so upoštevane naslednje glavne skupine osnovnih sredstev:

Postavka	Amortizacijska stopnja (%)	Vrednost brez DDV (EUR)	Letni strošek amortizacije (EUR)
Gradbena in obrtniška dela (konstrukcija, asfaltne površine)	3%	1.699.149,13	50.974,47
Prometno – tehnične ureditve in oprema (razsvetljava)	10%	199.493,89	19.949,39
Ostalo	3%	109.052,82	3.271,58
Nepredvidena dela	3%	203.970,92	6.119,13
Skupaj		2.211.666,76	80.314,57
<b>PONDERIRANA ŽIVLJENJSKA DOBA PROJEKTA: 30 let</b>			

\* postavki »organizacija«, in »druge storitve« nista zajeti v tabeli, saj se storitve ne amortizirajo

Tabela 15: Izračun ponderirane življenjske dobe projekta

Ponderirana življenjska doba odraža dejstvo, da je večina investicije vezana na gradbena dela z daljšo življenjsko dobo (približno 30 let), medtem ko imajo posamezni elementi prometne opreme krajšo amortizacijsko dobo.

### 13.8 Izračun amortizacije in ostanka vrednosti projekta

Pri izračunih so upoštevane naslednje amortizacijske stopnje:

- gradbena in obrtniška dela (asfaltna konstrukcija, podlage): 3%
- prometna – tehnične ureditve in oprema (razsvetljava): 10%
- ostalo (ograje, robniki): 3%
- nepredvidena dela: 3%

Preostanek vrednosti predstavlja neodpisano knjigovodsko vrednost osnovnih sredstev ob zaključku referenčnega obdobja projekta (30 let) glede na njihovo celotno amortizacijsko dobo.

Izračun ostanka vrednosti je podan v spodnji tabeli:

Postavka	Vrednost brez DDV (EUR)	Amortizacijska stopnja (%)	Življenjska doba (leta)	Preostala življenjska doba (leta)	Ostanek vrednosti po XXX letih (EUR)
Gradbena in obrtniška dela	1.699.149,13	3%	33,33	3,33	169.914,91
Prometno – tehnične ureditve in oprema (razsvetljava)	199.493,89	10%	10,00	0	0,00
Ostalo	109.052,82	3%	33,33	3,33	10.905,28
Nepredvidena dela	203.970,92	3%	33,33	3,33	20.397,09
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.211.666,76</b>				

Tabela 16: Izračun ostanka vrednosti investicije po zaključku referenčne dobe projekta

Ostanek vrednosti investicije po zaključku referenčnega obdobja odraža dolgoročno trajnost infrastrukturnega posega. Ker je večinski del investicije vezan na gradbena dela z dolgo življenjsko dobo, projekt ohranja pomemben delež vrednosti tudi po izteku referenčnega obdobja, kar dodatno potrjuje njegovo ekonomsko upravičenost in dolgoročno vzdržnost.

## 13.9 Ocenjevanje javnih koristi investicije

### 13.9.1 Splošno o javnih koristih

Namen analize stroškov in javnih koristi je ugotoviti, kakšne učinke bo investicijski projekt imel na širšo družbo. Gre za identifikacijo in vrednotenje koristi in stroškov, ki niso zajeti v finančni analizi, saj slednja presoja zgolj finančno vzdržnost projekta z vidika investitorja.

Pri projektu izgradnje kolesarske povezave na območju Občine Kidričevo gre za tipičen infrastrukturni projekt v javnem interesu, kjer se glavnina učinkov odraža v družbenih, prometno-varnostnih in okoljskih koristih, ki se prenašajo na širšo skupnost.

Analiza stroškov in koristi temelji na primerjavi variante 0 (brez investicije) in variante 1 »z investicijo« z pripadajočima podvariantama, pri čemer se učinki diskontirajo na skupno referenčno leto z uporabo diskontne stopnje 4%, skladno z metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije.

Pri vrednotenju učinkov investicije je potrebno upoštevati:

- neposredne in posredne družbene učinke,
- učinke na prometno varnost,
- okoljske učinke,
- učinke na javno zdravje,
- širše gospodarske učinke.

Kjer je mogoče, se učinki izrazijo v denarni enoti, v nasprotnem primeru pa so opisani s kvantitativnimi ali kvalitativnimi kazalniki.

## 13.10 Družbeno-ekonomski učinki izvedbe investicije

### 13.10.1 Varianta 0 – brez investicije

Varianta 0 predvideva ohranitev obstoječega stanja, kar pomeni:

- nepovezanost kolesarskih odsekov,
- nadaljnjo uporabo državne ceste R3-711/9013 (PLDP 1.160 vozil) brez ustrezne zaščite kolesarjev,
- ohranitev prometnih tveganj za ranljive udeležence,
- omejeno uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

Po tej varianti se družbeno-ekonomske koristi ne povečujejo, obstoječa tveganja in družbeni stroški pa ostajajo nespremenjeni.

### 13.10.2 Varianta »z investicijo«

Varianta »z investicijo« predvideva celovito ureditev neprekinjene kolesarske povezave med naselji Kidričevo, Kungota, Brunšvik, Starošince, Jablane ter navezavo na regionalno povezavo D8.

Investicija bo prinesla številne neposredne in posredne družbene koristi.

#### *Neposredni ekonomski učinki*

##### **1. Zmanjšanje družbenih stroškov prometnih nesreč**

Izgradnja ločene kolesarske infrastrukture zmanjšuje konfliktne točke med motornim in nemotoriziranim prometom, kar dolgoročno pomeni zmanjšanje števila prometnih nesreč in s



tem povezanih družbenih stroškov (zdravstveni stroški, materialna škoda, izguba produktivnosti).

## **2. Prihranki časa uporabnikov**

Z vzpostavitvijo neprekinjene, varne in funkcionalno zasnovane kolesarske povezave se izboljša pretočnost ter zanesljivost potovalnih časov za dnevne migrante med naselji v občini in navezavo na regionalno kolesarsko povezavo D8. V obstoječem stanju so kolesarji na določenih odsekih izpostavljeni mešanemu prometu ali tehnično neustreznim površinam, kar podaljšuje potovalni čas in zmanjšuje predvidljivost poti.

## **3. Zmanjšanje stroškov uporabe motornih vozil**

Vzpostavitev varne in kontinuirane kolesarske infrastrukture bo spodbudila preusmeritev dela kratkih poti z osebnih motornih vozil na kolesa. Še posebej pri razdaljah med naselji Kidričevo, Kungota, Brunšvik in Starošince je realno pričakovati, da se bo del vsakodnevnih poti, ki se danes opravljajo z avtomobilom, opravil s kolesom.

### *Neposredni družbeni učinki*

#### **1. Izboljšanje prometne varnosti ranljivih skupin**

Projekt neposredno izboljšuje varnost otrok, starejših in dnevnih migrantov, ki bodo lahko uporabljali ločeno infrastrukturo.

#### **2. Spodbujanje aktivne mobilnosti**

Povečanje deleža poti, opravljenih s kolesom, pozitivno vpliva na zdravje prebivalcev in zmanjšuje dolgoročne stroške zdravstvenega sistema.

#### **3. Izboljšanje dostopnosti javnih storitev**

Povezava omogoča varnejši dostop do delovnih mest, šol, javnih ustanov in rekreacijskih površin.

### *Posredni ekonomski učinki*

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

Vzpostavitev varne in funkcionalne kolesarske povezave bo spodbudila preusmeritev dela kratkih poti z osebnih motornih vozil na kolesa, zlasti pri vsakodnevnih migracijah med naselji v občini. Vsaka nadomeščena pot pomeni neposredno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub>) ter drugih onesnaževal, kot so dušikovi oksidi (NO<sub>x</sub>) in trdni delci (PM<sub>10</sub>).

Ker gre predvsem za kratke razdalje, ki se danes pogosto opravljajo z avtomobilom, ima investicija pomemben potencial za zmanjšanje emisij na lokalni ravni. Zmanjšanje emisij prispeva k izboljšanju kakovosti zraka, zmanjšanju ogljičnega odtisa ter doseganju nacionalnih in evropskih ciljev na področju podnebne nevtralnosti.

Okoljske koristi se v analizah stroškov in koristi vrednotijo na podlagi standardnih cen emisij CO<sub>2</sub>, ki jih določajo nacionalne in evropske metodologije. Čeprav projekt ne predstavlja velikega infrastrukturnega posega na državni ravni, je njegov prispevek pomemben z vidika lokalnega okolja, javnega zdravja in dolgoročnega zmanjšanja zunanjih stroškov prometa.

#### **2. Multiplikatorski učinek lokalnega gospodarstva**

Izvedba investicije pomeni neposredno povečanje gospodarske aktivnosti na območju občine in širše regije. Gradbena dela, dobava materialov, projektiranje, nadzor ter druge spremljajoče storitve ustvarjajo povpraševanje po lokalnih podjetjih in storitvah.

Investicije v prometno infrastrukturo imajo praviloma multiplikatorski učinek, saj se začetna investicijska sredstva prenesejo v širši gospodarski obtok – preko plačil izvajalcem, zaposlenim in dobaviteljem. Povečana gospodarska aktivnost se posredno odraža v večji zaposlenosti, večji lokalni potrošnji ter večji fiskalni aktivnosti.

Čeprav natančen multiplikatorski učinek zahteva podrobnejši makroekonomski model, je mogoče utemeljeno pričakovati, da bo investicija imela pozitiven vpliv na lokalno in regionalno gospodarstvo, zlasti v fazi izvedbe projekta.

### **3. Dolgoročno povečanje privlačnosti območja**

Izboljšana prometna infrastruktura povečuje kakovost bivanja in dolgoročno vpliva na razvoj stanovanjskih in gospodarskih dejavnosti.

#### *Posredni družbeni učinki*

##### **1. Dvig kakovosti bivanja**

Manjši prometni pritiski, manj emisij in več aktivne mobilnosti prispevajo k boljšemu bivalnemu okolju.

##### **2. Krepitev trajnostnih potovalnih navad**

Investicija ustvarja infrastrukturne pogoje za trajnostno mobilnost, kar dolgoročno zmanjšuje odvisnost od osebne motorne prometa.

##### **3. Regionalna integracija**

Navezava na kolesarsko povezavo D8 omogoča širšo mobilnost in krepi regionalno povezanost.

## **13.11 Finančno ovrednotene koristi**

Ker projekt izgradnje kolesarske povezave ne ustvarja neposrednih tržnih prihodkov, so finančno ovrednotene koristi ocenjene z vidika širše družbe, skladno z metodologijo analize stroškov in koristi za prometno infrastrukturo. Vrednotene so koristi, ki izhajajo iz izboljšanja prometne varnosti, časovnih prihrankov, zmanjšanja stroškov uporabe vozil ter zmanjšanja okoljskih obremenitev.

Na podlagi prometne obremenitve državne ceste (PLDP 1.160 vozil) ter dejstva, da se del trase trenutno uporablja v mešanem prometu brez fizične ločitve med motornim in kolesarskim prometom, je mogoče utemeljeno pričakovati, da bo vzpostavitev ločene in tehnično ustrezne kolesarske infrastrukture pomembno prispevala k zmanjšanju tveganja za prometne nesreče z udeležbo ranljivih udeležencev.

Po metodologiji Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (AVP RS), ki opredeljuje družbeno-ekonomske stroške prometnih nesreč, imajo prometne nesreče pomembne negativne učinke na družbo kot celoto, saj vključujejo neposredne zdravstvene stroške, materialno škodo, izgubo produktivnosti ter širše družbene posledice. Izboljšanje prometne varnosti z ločitvijo prometnih tokov zato predstavlja neposredno zmanjšanje potencialnih družbenih stroškov.

Čeprav natančne napovedi števila preprečenih nesreč niso možne brez podrobnega prometno-varnostnega modela, je glede na značilnosti trase, obstoječe konfliktne točke in prisotnost ranljivih udeležencev utemeljeno pričakovati, da bo projekt dolgoročno prispeval k zmanjšanju verjetnosti

nastanka prometnih nesreč ter s tem k znižanju družbenih stroškov, kot jih opredeljuje nacionalna metodologija AVP RS. Ta učinek predstavlja eno ključnih javnih koristi investicije in pomemben argument v podporo izvedbi projekta z vidika javnega interesa.

Kolesarska povezava bo omogočila varno in neposredno dnevno migracijo med naselji Kidričevo, Kungota, Brunšvik, Starošince in Jablane ter navezavo na regionalno povezavo D8. Glede na poselitveno strukturo območja, ravninski teren in funkcionalno povezovanje naselij je mogoče utemeljeno pričakovati postopno povečanje števila dnevnih uporabnikov, zlasti med šolajočo mladino in zaposlenimi na krajših relacijah.

V skladu z metodologijo analize stroškov in koristi (CBA) se med pomembne družbene koristi uvrščajo tudi časovni prihranki uporabnikov ter zmanjšanje stroškov uporabe motornih vozil. Tudi ob zelo konzervativni predpostavki postopnega prehoda dela kratkih poti na koleso se generirajo merljive družbene koristi skozi prihranek časa, goriva, vzdrževanja ter zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Natančna kvantifikacija teh učinkov je odvisna od dejanske stopnje uporabe infrastrukture, vendar izkušnje primerljivih projektov v Sloveniji kažejo, da se uporaba kolesarske infrastrukture po vzpostavitvi varnih povezav praviloma poveča in da se učinki kumulativno povečujejo skozi referenčno obdobje investicije.

Projekt zato izkazuje jasno pozitivno razmerje med koristmi in stroški ter predstavlja ekonomsko upravičeno investicijo v javnem interesu, ki dolgoročno zmanjšuje družbene stroške prometa, povečuje varnost ranljivih udeležencev in prispeva k trajnostnemu razvoju območja.

## 14. 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

### 14.1 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 Uredbe 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.

## 14.2 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.

## 14.3 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 17: 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		- 5.769 -	- 2.056.489
2	2027	1	2.132.748,57	6.000,00	2.138.749			- 6.000 -	2.138.749	2.050.720		- 5.769 -	5.769
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	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		

Slika 2: Prikaz finančnega toka v ekonomski dobi projekta za podvarianto 1.2.

## 14.4 Izračun finančnih kazalnikov

V spodnji tabeli je podan prikaz rezultatov finančnih kazalnikov za pod-varianti 1.1 in 1.2, ki so podani na podlagi dinamične ocene za presojanje upravičenosti investicijskih naložb (NSV – neto sedanja vrednost).

NSVf (pod-varianta 1.1):	-2.604.291,17 EUR
NSVf (pod-varianta 2):	-878.383,40 EUR
ISDf (pod-varianta 1):	-4,80%
ISDf (pod-varianta 2):	-1,70%
RNSVf (pod-varianta 1):	-0,99
RNSVf (pod-varianta 2):	-0,34
K/Sf (pod-varianta 1):	0,006
K/Sf (pod-varianta 2):	0,044

Tabela 18: Prikaz finančnih kazalnikov

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 »izvedi projekt«.

## 14.5 Ekonomska analiza z ekonomskimi kazalniki

### Predpostavke ekonomske analize

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 predaje 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 uporabnikov (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.

#### 2. 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 uporabniki 180 dni/leto.
- **Letna korist:** 28.000 EUR.

- **Utemeljitev:** Realna vrednost iz IP-jev za lokalne kolesarske povezave (povprečno 3–6 minut prihranka).

### 3. 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>).

### 4. 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		0,675			

Tabela 20: Prikaz ekonomske analize pod-variante 1.1

## Pod-varianta 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	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
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 21: Prikaz ekonomske analize pod-variante 1.2

## Izračun ekonomskih kazalnikov

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

## Sklepna ugotovitev ekonomske analize za varianto 1:

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.**

## 15. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ

### 15.1 Analiza tveganj

Analiza tveganj je izvedena v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter predstavlja sistematično oceno dejavnikov, ki bi lahko vplivali na uspešnost izvedbe investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave. Namen analize je pravočasno prepoznati potencialna tveganja ter zagotoviti podlago za njihovo učinkovito obvladovanje.

Tveganja so razvrščena glede na faze projekta in njihovo vsebinsko naravo, pri čemer se upoštevajo tako organizacijski, tehnični, časovni, finančni kot tudi zunanji dejavniki.

#### *T1: Tveganje pri upravnih postopkih in pridobivanju soglasij*

Tveganje se nanaša na morebitne zamude ali zaplete pri postopkih, povezanih s pridobivanjem soglasij, dovoljenj in mnenj pristojnih nosilcev urejanja prostora. Čeprav je projekt podprt z obsežno projektno dokumentacijo, lahko zaradi usklajevanja več institucij, administrativnih postopkov ali nepredvidenih zahtev pride do časovnih zamikov.

#### *T2: Tveganje pri izbiri izvajalca in pogodbenih razmerjih*

Pri javnem naročanju obstaja tveganje, da izbrani izvajalec ne bi v celoti izpolnjeval tehničnih, kadrovskih ali organizacijskih zahtev projekta. Prav tako obstaja tveganje nejasnosti v razumevanju obsega del, kar lahko vodi v dodatna dela, spremembe pogodbenih vrednosti ali časovne zamude.

#### *T3: Tveganje pri izvedbi del in tehnični zapleti*

Izvedba infrastrukturnega projekta lahko vključuje nepredvidene tehnične izzive, kot so specifične terenske razmere, nepredvideni posegi v obstoječo infrastrukturo ali tehnične prilagoditve v času gradnje. Dodatno tveganje predstavljajo vremenske razmere, ki lahko vplivajo na dinamiko izvajanja gradbenih del.

#### *T4: Tveganje časovnih zamud pri izvedbi projekta*

Kljub realno zastavljenemu terminskemu planu obstaja tveganje zamud zaradi zunanjih dejavnikov (vreme, dobave materialov, nepredvidene tehnične okoliščine) ali notranjih organizacijskih razlogov. Zamude lahko vplivajo na časovni potek investicije in potencialno na finančni okvir projekta.

#### *T5: Finančno tveganje in tveganje rasti cen*

Finančno tveganje je povezano predvsem z morebitno rastjo cen gradbenih materialov in storitev v času izvedbe projekta. Zaradi nestanovitnosti trga lahko pride do odstopanj med ocenjenimi in dejanskimi stroški, kar bi lahko vplivalo na skupno investicijsko vrednost.

#### *T6: Tveganje pri prevzemu in zaključku projekta*

Tveganje se nanaša na fazo zaključevanja projekta, kjer lahko pride do zamud pri tehničnem pregledu, odpravi morebitnih pomanjkljivosti ali pri pripravi zaključne dokumentacije. Ustrezna priprava dokumentacije in koordinacija vseh deležnikov sta ključni za pravočasen prevzem infrastrukture.

#### *T7: Tveganje dolgoročne učinkovitosti in rabe infrastrukture*

Po zaključku investicije obstaja tveganje, da se infrastrukturni potencial ne bi v celoti izkoristil, če ne bi prišlo do pričakovane spremembe potovalnih navad uporabnikov. To tveganje je povezano z vedenjskimi vzorci prebivalcev in širšim prometnim kontekstom območja.

#### *Skupna ocena tveganj*

Identificirana tveganja so za infrastrukturne projekte tovrstnega obsega **običajna in obvladljiva**. Ključno je, da so tveganja prepoznana pravočasno, njihova verjetnost in vpliv pa zmanjšana z ustreznimi organizacijskimi, tehničnimi in finančnimi ukrepi, ki so podrobno predstavljene v poglavju 17.2.

Projekt izkazuje visoko stopnjo pripravljenosti in zrelosti, kar bistveno zmanjšuje tveganje neuspešne izvedbe ter povečuje verjetnost doseganja vseh zastavljenih ciljev investicije.

### **15.2      Ukrepi za obvladovanje tveganj**

Za zagotovitev uspešne, pravočasne in finančno obvladljive izvedbe investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave so predvideni ciljno usmerjeni ukrepi za obvladovanje identificiranih tveganj v vseh ključnih fazah projekta – od priprave in izvedbe do prevzema infrastrukture v uporabo.

Pomemben del obvladovanja tveganj predstavlja pravočasna in usklajena komunikacija z nosilci urejanja prostora, upravnimi organi in drugimi pristojnimi institucijami. Projekt temelji na že pripravljeni in usklajeni projektni dokumentaciji, kar zmanjšuje tveganja, povezana s pridobivanjem soglasij, dovoljenj ter z morebitnimi upravnimi zapleti v fazi izvedbe.

Tveganja, povezana z izvedbo del, se zmanjšujejo z natančno pripravljeno dokumentacijo za javno naročanje, ki jasno opredeljuje tehnične, kakovostne in izvedbene zahteve. S tem se zagotavlja primerljivost ponudb, zmanjšuje možnost nejasnosti v fazi izvedbe ter omejuje tveganje za dodatna dela, podražitve ali spore z izvajalci.

Za zagotavljanje kakovostne in skladne izvedbe investicije je predviden strokovni gradbeni in strokovni nadzor, ki bo izvajal sprotno spremljanje del, nadzor nad skladnostjo izvedbe s projektno dokumentacijo ter nadzor nad spoštovanjem terminskega in finančnega okvira projekta. Redni nadzorni pregledi omogočajo pravočasno zaznavanje morebitnih odstopanj in hitro ukrepanje.

Pomemben ukrep za obvladovanje časovnih tveganj je realno načrtovan terminski plan, ki vključuje tudi ustrezne časovne rezerve. Tak pristop omogoča prilagodljivost v primeru nepredvidenih okoliščin, kot so neugodne vremenske razmere ali krajše zamude pri dobavi materialov, brez ogrožanja končnega roka izvedbe projekta.

Z vidika finančnih tveganj je predvideno stalno spremljanje gibanja cen gradbenih del in materialov, kar omogoča sprotno prilagajanje finančnih ocen in pravočasno obvladovanje morebitnih odstopanj. Finančno načrtovanje temelji na realnih predpostavkah in upošteva izkušnje iz primerljivih infrastrukturnih projektov.

Dodatno tveganja zmanjšuje tudi vpetost projekta v širši okvir trajnostne prometne politike občine in regije, saj projekt ni izoliran poseg, temveč del dolgoročno zastavljenih razvojnih usmeritev. To prispeva

k večji institucionalni podpori, stabilnosti projekta in dolgoročni vzdržnosti njegovega delovanja po zaključku investicije.

Na podlagi navedenih ukrepov je mogoče oceniti, da so tveganja projekta prepoznana, realno ocenjena in ustrezno obvladovana. Projekt izkazuje visoko stopnjo organizacijske, tehnične in finančne pripravljenosti, kar zmanjšuje verjetnost odstopanj v času in stroških ter povečuje verjetnost uspešne in pravočasne izvedbe investicije v skladu z zastavljenimi cilji.

### 15.3 Analiza občutljivosti

Analiza občutljivosti je analiza učinkov, ki so posledica spreminjanja ključnih stroškov in koristi investicijskega projekta. Namen analize je preveriti, kako spremembe posameznih ključnih parametrov vplivajo na doseganje ciljev investicije ter na kazalnike njene upravičenosti. Pri tem je treba najprej opredeliti tiste parametre, ki so po svoji velikosti in pomenu ključni za celotno investicijo, saj lahko že manjše spremembe teh parametrov bistveno vplivajo na končne rezultate projekta.

Kot kritična spremenljivka se v skladu z metodologijo obravnava tista spremenljivka, pri kateri 1 % spremembe (pozitivne ali negativne) povzroči več kot 5 % spremembe neto sedanje vrednosti oziroma 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 okviru izdelane analize občutljivosti se ocenjuje vpliv sprememb ključnih preizkušenih spremenljivk na rezultate finančnih in ekonomskih kazalnikov investicije. Učinki sprememb so prikazani kot relativni odstotni odkloni kazalnikov ob spremembi posamezne spremenljivke v razponu  $\pm 1$  %.

Pri predmetni investiciji v izgradnjo kolesarske povezave so kot ključni elementi občutljivosti opredeljeni:

- investicijski stroški, ki vključujejo stroške projektne in investicijske dokumentacije, stroške gradnje kolesarske infrastrukture ter stroške nadzora in koordinacije,
- operativni stroški, ki zajemajo stroške rednega vzdrževanja in upravljanja kolesarske infrastrukture po zaključku investicije,
- zunanje oziroma javne koristi investicije, ki se kažejo predvsem v izboljšani prometni varnosti, zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, izboljšani kakovosti bivanja ter spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti.

Ker investicija ne ustvarja neposrednih tržnih prihodkov, prihodki iz obratovanja niso obravnavani kot samostojna spremenljivka, temveč so učinki investicije izraženi predvsem skozi ekonomske in družbene koristi.

Če posamezni preizkušani spremenljivki spreminjamo vrednost v razponu  $\pm 1$  %, dobimo relativne spremembe finančnih in ekonomskih kazalnikov, kot je prikazano v spodnji tabeli.

Preizkušena spremenljivka	Relativna sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) $\pm$	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) $\pm$	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti (%) $\pm$
Investicijski stroški	1,10	1,95	5,80



Operativni stroški	0,12	0,18	0,40
Zunanje koristi	/	1,50	5,10

Tabela 23: Analiza občutljivosti investicije

Rezultati analize kažejo, da so pri predmetni investiciji vse obravnavane spremenljivke relevantne, vendar se kot najbolj občutljiva izkaže sprememba investicijskih stroškov. Njihovo povečanje ali zmanjšanje ima največji vpliv tako na finančno kot na ekonomsko čisto sedanjo vrednost investicije. Spremembe operativnih stroškov imajo razmeroma omejen vpliv na kazalnike upravičenosti, kar kaže na dobro dolgoročno vzdržnost projekta.

Z vidika ekonomskih kazalnikov imajo poleg investicijskih stroškov pomemben vpliv tudi zunanje koristi investicije. Spremembe teh koristi se neposredno odražajo v spremembah ekonomske čiste sedanje vrednosti in ekonomske stopnje donosa, kar potrjuje, da je uspešnost investicije močno povezana z doseganjem širših družbenih in okoljskih učinkov.

Na podlagi izvedene analize občutljivosti je mogoče zaključiti, da je investicija stabilna in odporna na zmerne spremembe ključnih parametrov. Kljub temu je v fazi izvajanja in obratovanja projekta smiselno posebno pozornost nameniti nadzoru investicijskih stroškov ter zagotavljanju doseganja predvidenih družbenih in okoljskih koristi, saj ti dejavniki najbolj vplivajo na skupno upravičenost investicije.

## 16. SKLEPNA PRESOJA IN UTEMELJITEV INVESTICIJE

### 16.1 Povzetek ključnih ugotovitev

Na podlagi celovite obravnave investicijskega projekta izgradnje kolesarske povezave v Občini Kidričevo je mogoče povzeti več ključnih ugotovitev, ki potrjujejo utemeljenost in smiselnost predlagane investicije.

Analiza obstoječega stanja je pokazala, da so razmere za kolesarski promet na obravnavanem območju nezadostne, prometno manj varne in ne omogočajo učinkovite rabe kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Obstoječa prometna ureditev ne zagotavlja ustrezne zaščite ranljivih udeležencev v prometu, prav tako pa ne podpira ciljev trajnostne mobilnosti in spremembe potovalnih navad.

Pregled razvojnih in strateških dokumentov na lokalni, regionalni, nacionalni in evropski ravni je potrdil, da je investicija vsebinsko in ciljno skladna z veljavnimi prostorskimi, prometnimi in razvojnimi usmeritvami. Projekt je skladen s Celostno prometno strategijo Občine Kidričevo, Regionalnim razvojnim programom Podravske regije, nacionalnimi prometnimi in podnebnimi dokumenti ter evropskimi usmeritvami na področju trajnostne mobilnosti.

Primerjalna analiza variant je pokazala, da scenarij brez investicije ne rešuje ugotovljenih problemov, minimalne oziroma delne rešitve pa ne zagotavljajo dolgoročnih in celovitih učinkov. Kot optimalna se je izkazala varianta celovite izvedbe kolesarske povezave, ki omogoča neprekinjeno, prometno varno in funkcionalno infrastrukturo ter v največji meri prispeva k doseganju ciljev investicije.

Finančna in ekonomska presoja je potrdila, da je investicija z vidika javnega interesa upravičena. Čeprav projekt ne ustvarja neposrednih tržnih prihodkov, ustvarja pomembne ekonomske in družbene koristi, zlasti na področju prometne varnosti, zdravja prebivalcev, kakovosti bivanja, zmanjševanja okoljskih obremenitev in trajnostnega razvoja prostora.

Analiza tveganj je pokazala, da so tveganja obvladljiva in pretežno povezana z izvedbenimi in zunanjimi dejavniki, za katere so predvideni ustrezni ukrepi za njihovo obvladovanje. Projekt je organizacijsko, tehnično in časovno izvedljiv ter pripravljen za realizacijo v predvidenem terminskem okviru.

Na podlagi vseh izvedenih analiz je mogoče zaključiti, da investicijski projekt izgradnje kolesarske povezave predstavlja razvojno utemeljeno, strateško skladno in družbeno koristno investicijo, ki pomembno prispeva k razvoju trajnostnega prometnega sistema in izboljšanju kakovosti bivanja v Občini Kidričevo.

## 16.2 Utemeljitev investicijske odločitve

Na podlagi izvedenih strokovnih analiz, presoje variant, finančne in ekonomske utemeljenosti ter skladnosti projekta z razvojnimi in strateškimi dokumenti je investicijska odločitev za izvedbo projekta izgradnje kolesarske povezave v Občini Kidričevo utemeljena, smiselna in v javnem interesu.

Investicijska odločitev temelji na ugotovitvi, da projekt celovite izvedbe kolesarske povezave predstavlja optimalno varianto, saj v največji meri prispeva k reševanju identificiranih prometnih, varnostnih in prostorskih problemov. Projekt omogoča vzpostavitev varne, neprekinjene in funkcionalne kolesarske infrastrukture, ki je prilagojena vsakodnevnim potrebam prebivalcev ter skladna z načeli trajnostne mobilnosti.

V primerjavi z alternativnimi variantami projekt izkazuje najvišjo stopnjo skladnosti s cilji celostnega prometnega načrtovanja, saj spodbuja aktivne oblike mobilnosti, zmanjšuje odvisnost od osebnega motornega prometa ter prispeva k izboljšanju prometne varnosti ranljivih udeležencev v prometu. S tem investicija neposredno podpira dolgoročne cilje občine na področju prometne ureditve, varovanja okolja in izboljšanja kakovosti bivanja.

Investicijska odločitev je dodatno utemeljena z vidika širših družbenih in okoljskih koristi. Projekt prispeva k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, hrupa in onesnaženosti zraka, spodbuja bolj zdrave življenjske navade prebivalcev ter izboljšuje dostopnost prostora. Čeprav investicija ne ustvarja neposrednih finančnih prihodkov, njeni pozitivni učinki pomembno presegajo finančni vidik in se odražajo v dolgoročnih koristih za lokalno skupnost in širše okolje.

Analiza izvedljivosti in tveganj je pokazala, da so morebitna tveganja obvladljiva in da ima investitor ustrezne organizacijske, strokovne in upravne zmogljivosti za uspešno izvedbo projekta. Projekt je podprt z izdelano projektno dokumentacijo, pridobljenimi soglasji ter jasno opredeljenim terminskim in organizacijskim okvirjem, kar dodatno zmanjšuje izvedbena tveganja.

Na podlagi navedenega je investicijska odločitev za izvedbo projekta izgradnje kolesarske povezave utemeljena kot racionalna, razvojno naravnana in skladna z javnim interesom. Projekt predstavlja učinkovit in trajnosten odgovor na izzive sodobne mobilnosti ter pomemben korak k dolgoročnemu razvoju prometnega sistema in kakovosti življenja v Občini Kidričevo.

## 16.3 Sklep o upravičenosti investicije

Na podlagi celovite obravnave investicijskega projekta, izvedenih strokovnih analiz in primerjalne presoje variant je mogoče zaključiti, da je investicija v izgradnjo kolesarske povezave v Občini Kidričevo upravičena, potrebna in smiselna z vidika javnega interesa.

Projekt izpolnjuje vse ključne cilje investicije, saj izboljšuje prometno varnost, povečuje dostopnost prostora, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja prebivalcev. Hkrati je projekt skladen z lokalnimi, regionalnimi, nacionalnimi in evropskimi strateškimi dokumenti ter z razpisnimi merili, kar potrjuje njegovo razvojno in izvedbeno ustreznost.

Analiza variant je pokazala, da izbrana optimalna varianta celovite izvedbe kolesarske povezave zagotavlja najboljše razmerje med vloženimi sredstvi in doseženimi učinki. Projekt je tehnično, organizacijsko in časovno izvedljiv, identificirana tveganja pa so obvladljiva z načrtovanimi ukrepi.

Čeprav investicija ne ustvarja neposrednih finančnih prihodkov, njeni pozitivni družbeni, okoljski in prometni učinki pomembno presegajo stroške izvedbe. Investicija predstavlja stroškovno učinkovito javno vlaganje z dolgoročnimi družbenimi, okoljskimi in prostorskimi učinki, ki presegajo lokalni pomen in prispevajo k sistemskemu razvoju trajnostne mobilnosti.

Na podlagi navedenega se investicijski projekt potrdi kot upravičen in primeren za izvedbo ter za prijavo na javni razpis za sofinanciranje.