

OBČINA RADLJE OB DRAVI
Mariborska cesta 7
2360 RADLJE OB DRAVI

Številka: 4110-0010/2024
Datum: 28. 11. 2024

K TOČKI 3C

OBČINSKI SVET
OBČINE RADLJE OB DRAVI

**ZADEVA: POTRDITEV DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA
»TRAJNOSTNA MOBILNOST - CELOSTNA UREDITEV MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE
OB DRAVI«**

PREDLAGATELJ:	Mag. Alan BUKOVNIK, župan
GRADIVO PRIPRAVIL:	RRA Koroška d.o.o.
PREDLOG OBRAVNAVAL:	/
POROČEVALEC:	Predstavnik RRA Koroška d.o.o.
PRAVNA PODLAGA:	16.člen Statuta Občine Radlje ob Dravi (MUV, števil. 28/16, 35/17 in 11/19)
OCENA STANJA:	Podeželska območja se pogosto soočajo z omejenim dostopom do zdravstvenih, izobraževalnih in drugih storitvenih dejavnosti. Manjka vzpostavljena celostna mobilnostna storitev, ki bi omogočila boljšo dostopnost in povezanost prebivalcev podeželja z večjimi mesti oziroma kraji.
RAZLOGI ZA SPREJEM:	Projekt nagovarja potrebo po izboljšanju mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi s celovito uvedbo digitaliziranih, trajnostno naravnanih mobilnostnih storitev. Projekt vključuje vzpostavitev digitalne platforme za prevoze na zahtevo, linijske prevozi, souporabo vozil, sopotništvo in optimizacijo voženj preko multimodalne mobilnostne aplikacije. Ključen del projekta predstavlja nakup elektrificirane flote vozil, zagotovitev optimalnega števila kadra za izvajanje voženj ter podpornega kadra in relevantno prispeva k razvijanju lokalnega gospodarstva in storitvenih dejavnosti.

PREDLOG REŠITVE / OBRAZLOŽITEV:

Projekt se izvaja na območju Občine Radlje ob Dravi, pri čemer se osredotoča na izboljšanje mobilnosti predvsem v podeželskih, redkeje poseljenih in prometno slabše povezanih delih občine. Zasnova omogoča prilagoditev rešitve za širšo uporabo na regionalnem ali nacionalnem nivoju, kar bi lahko prispevalo k razvoju trajnostnih mobilnostnih storitev tudi v drugih podobno izzivajočih območjih. Ključni cilj je izboljšanje prometne povezanosti, dostopa do storitev, zmanjšanje okoljske obremenitve ter spodbujanje socialne vključenosti za vse prebivalce občine, zlasti za mlade, starejše in socialno ranljive skupine.

MNENJE STROKOVNE SLUŽBE:

Strokovne službe menijo, da je dokument ustrezen.

PRIMERJAVA Z DRUGIMI OBČINAMI:

Isti postopek je predviden tudi za ostale občine.

OCENA FINANČNIH POSLEDIC:

Vrednost projekta je ocenjena na 3.012.500 EUR z DDV, toliko sredstev bo morala Občina Radlje ob Dravi zagotoviti v občinskem proračunu v letu 2025. Občina bo poskusila del sredstev zagotoviti s prijavo na razpis Ministrstva za okolje, podnebje in energijo.

PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi potrjuje Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) »TRAJNOSTNA MOBILNOST - CELOSTNA UREDITEV MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI« v predloženem besedilu.

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi pooblašča župana za vse nadaljnje aktivnosti v zvezi z investicijo.

Pripravila: Klara Glazer, višji svetovalec II.

Pregledala: Mag. Katja BURJA KOTNIK, Vodja Urada za splošne zadeve in razvoj

Priloge:

- Predlog sklepa
- Predlog dokumenta



Mag. Alan BUKOVNIK,
Župan Občine Radlje ob Dravi

Predlog

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju financ (Ur. L. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16) in 16. člena Statuta Občine Radlje ob Dravi (MUV, št. 28/16, 35/17 in 11/19) je Občinski svet Občine Radlje ob Dravi na svoji ___ dopisni seji, dne _____ sprejel naslednji

S K L E P

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi potrjuje Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) »TRAJNOSTNA MOBILNOST - CELOSTNA UREDITEV MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI« v predloženem besedilu.

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi pooblašča župana za vse nadaljnje aktivnosti v zvezi z investicijo.

Številka: 4110-0010/2024

Datum:

Mag. Alan BUKOVNIK
ŽUPAN

Sklep prejmejo:

- zadeva, tu (2x)
- evidenca, tu



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ



TRAJNOSTNA MOBILNOST - CELOSTNA UREDITEV MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI

Investitor:	OBČINA RADLJE OB DRAVI Mariborska cesta 7 2360 Radlje ob Dravi
Datum:	November 2024
Faza:	DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA
Odgovorna oseba:	Alan Bukovnik, župan



Kazalo vsebine

1	NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV IN SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB TER NAVEDBA PARTNERJA	4
1.1	Opredelitev investitorja	4
	projektne, tehnične in druge dokumentacije	5
1.3	Odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije	5
1.4	Opredelitev upravljavca	7
1.5	Opis investitorja	7
2	ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	8
2.1	Indeks razvojne ogroženosti koroške statistične regije	8
2.2	Analiza trendov socialnih kazalnikov Občine Radlje ob Dravi	8
2.3	Opis projekta	9
2.3.1	Območje izvedbe projekta	10
2.3.2	Analiza načrtovanega projekta	11
2.3.3	Ciljne skupine	12
2.3.4	Ukrepi NBS	13
2.3.5	Načela novega evropskega Bauhausa	13
2.3.6	Pozitiven učinek na gospodarsko rast, krepitev razvojne specializacije in na	14
2.3.7	Pozitiven učinek na dvig kakovosti življenja in razvoja človeškega potenciala	14
2.3.8	Pozitiven vpliv na okolje, ob upoštevanju zelenega prehoda	15
2.3.9	Izboljšanje mobilnosti in regionalne povezljivosti	16
2.3.10	Sinergijski učinek in komplementarnost z drugimi projekti	16
2.3.11	Sodelovanje znotraj in med regijam	16
2.3.12	Trajnostni učinek projekta glede na vložena sredstva	16
3	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	17
3.1	Cilji investicije	17
3.2	Ocena okoljskega vpliva	17
3.2.1	Blažitev podnebnih sprememb	18
3.2.2	Prilagajanje podnebnim spremembam	18
3.2.3	Trajnostni rabi ter varstvu vodnih in morskih virov	18
3.2.4	Prehod na krožno gospodarstvo	18
3.2.5	Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja	18
3.2.6	Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	18
3.3	Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije 2030	18
3.4	Skladnost s Slovensko strategijo trajnostne pametne specializacije S5	19
3.5	Usklajenost projekta s Programom Evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027	20
3.6	Usklajenost z regionalnim razvojnim programom za koroško razvojno regijo 2021-2027	20
4	PREDSTAVITEV VARIANT	21
4.1	Opredelitev investicije	21
4.2	Varianta 0 – »brez investicije«	21
4.3	Varianta 1 – »z investicijo«	21
5	OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE TER NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI	22
5.1	Opredelitev vrste investicije	22
5.1.1	Opredelitev investicije skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in	22
5.2	Potrebna upravna dovoljenja za poseg v prostor	22
5.3	Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah	23
5.3.1	Specifikacija stroškov – stalne cene	23
5.3.2	Dinamika izvedbe po stalnih cenah	24



5.3.3	Ocena vrednosti celotnega projekta ločeno za upravičene in preostale stroške – stalne cene.....	25
5.3.4	Specifikacija stroškov – tekoče cene	26
5.3.5	Dinamika izvedbe po tekočih cenah.....	27
5.3.6	Ocena vrednosti celotnega projekta ločeno za upravičene in preostale stroške – tekoče cene.....	28
6	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO	29
6.1	Tehnični opis investicije	29
6.1.1	Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)	29
6.1.2	Infrastruktura za pešce.....	30
6.1.3	Spodbujanje uporabe alternativnih goriv.....	31
6.1.4	Digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti.....	32
6.2	Opis lokacije.....	34
6.3	Časovni načrt izvedbe	41
6.4	Vpliv investicije na okolje	41
6.4.1	Varstvo okolja- okoljevarstveni učinki naložbe	41
6.4.2	Zmanjševanje vplivov na okolje	41
6.4.3	Okoljska učinkovitost in učinkovitost izrabe naravnih virov.....	42
6.5	Kadrovsko shema in analiza izvedljivost	44
6.6	Finančna opredelitev investicije v ekonomski dobi	44
6.6.1	Opredelitev stroškov poslovanja.....	44
6.6.2	Opredelitev prihodkov iz poslovanja.....	44
6.7	Viri financiranja investicije.....	45
6.7.1	Skupen prikaz virov financiranja investicijskega projekta – stalne cene.....	45
6.7.2	Skupen prikaz virov financiranja investicijskega projekta – tekoče cene	46
7	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE ČASOVNIM NAČRTOM.....	47
7.1	Investicijska dokumentacija.....	47

KAZALO SLIK

Slika 3-1:	Makrogeografska lega	7
Slika 3-2:	Meje Občine Radlje ob Dravi	7
Slika 6-1:	Nadstrešnica avtobusnega postajališča.....	29
Slika 6-2:	Temeljenje nadstreška.....	30



1 NAVEDBA INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNIH DELAVCEV IN SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB TER NAVEDBA PARTNERJA

1.1 Opredelitev investitorja

Investitor:	OBČINA RADLJE OB DRAVI
Naslov:	Mariborska cesta 7 2360 Radlje ob Dravi
Telefon:	+ 386 2 88 79 630
E-mail:	obcina.radlje@radlje.si
Spletna stran:	https://www.radlje.si/
Matična številka:	5881811000
Evidenčna številka za DDV	SI12310727
Pravni status	Oseba javnega prava
Bančni podatki:	
Ime računa	Transakcijski račun
Številka računa	SI56 0130 1010 0010 958
Ime banke	Banka Slovenije
Odgovorni oseba za izvedbo investicijskega projekta	mag. Alan Bukovnik, župan
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	



1.2 Projektna skupina, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije

Investicija se bo vodila na občini Muta. Za pripravo projektne, investicijske, tehnične in druge dokumentacije bodo izbrani tudi zunanji izvajalci.

1.3 Odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije

Izdelovalec:	RRA KOROŠKA d.o.o.
Naslov:	Meža 10 2370 Dravograd
Telefon:	+386 5 908 51 90
Faks:	+386 5 908 51 91
E-mail:	info@rra-koroska.si
Spletna stran:	https://rra-koroska.si/si/
Izdelava DIIP:	Viktorija Miklavc
Podpis izdelovalca	
Odgovorni vodja za investicijsko dokumentacijo:	Uroš Rozman, direktor
Podpis vodje odgovorne osebe:	
Žig:	

Dokument identifikacije investicijskega projekta je izdelan na podlagi Uredbe o spremembah in dopolnitvah uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016).



1.4 Opredelitev upravljavca

Upravljavec:	OBČINA RADLJE OB DRAVI
Naslov:	Mariborska cesta 7 2360 Radlje ob Dravi
Telefon:	02 88 79 630
E-mail:	obcina.radlje@radlje.si
Odgovorna oseba:	mag. Alan Bukovnik, župan

1.5 Opis investitorja

V središču Dravske doline med Dravogradom in Mariborom, tik ob meji z Avstrijo leži mesto Radlje ob Dravi, ki ima zelo lepo geografsko lego na nadmorski višini 371 m. Na eni strani ga obdajajo hribi Kozjaka, na drugi strani hribi Pohorja, ki so poraščeni z najlepšimi gozdovi v Sloveniji. Radlje ob Dravi je v uradnih zapisih prvič omenjeno že pred več kot 850 leti. Dolina se tukaj razširi, tudi splošni pogoji za razvoj industrije so ugodnejši. Sam kraj pa je kljub mnogim spremembam obdržal svojo trško podobo, trenutno nekoliko prenovljeno, a posrečeno vpeto v prvotno okolje. Za mnoga bližnja naselja so Radlje ob Dravi tudi pomembno poslovno središče. Prostrani nasadi hmelja pa celotni podobi kraja dajejo še svojevrsten okvir.

Slika 3-1: Makrogeografska lega



Slika 3-2: Meje Občine Radlje ob Dravi

Naselja v Občini Radlje ob Dravi so: Brezni Vrh, Dobrava, Radelca, Radlje ob Dravi, Remšnik, Spodnja Orlica, Spodnja Vižinga, Sv. Anton na Pohorju, Sv. Trije kralji, Št. Janž pri Radljah, Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga, Zgornji Kozji Vrh



2 ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Občina Radlje ob Dravi je del koroške statistične regije. Meri 94 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 77. mesto. Sredi leta 2022 je imela občina približno 6.190 prebivalcev (približno 3.150 moških in 3.040 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 87. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 66 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (104 prebivalci na km²).

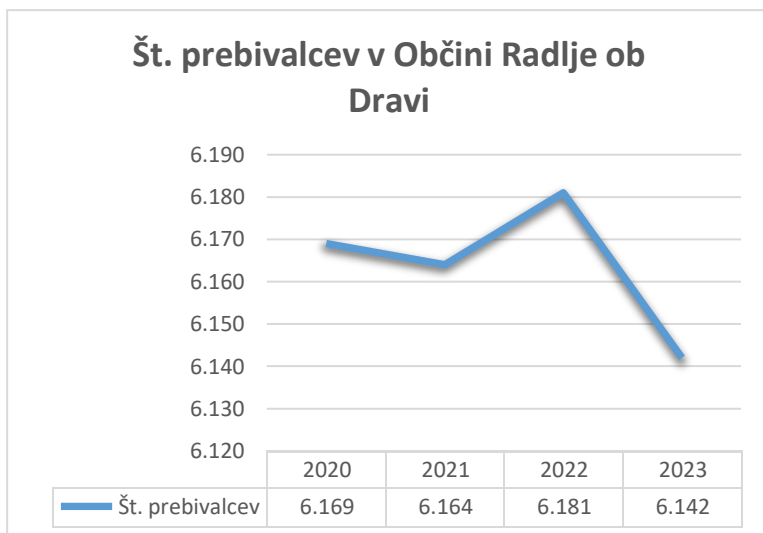
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je –10,2 (v Sloveniji –2,3). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 2,7. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je –7,4 (v Sloveniji 4,6).

2.1 Indeks razvojne ogroženosti koroške statistične regije

Izraz "indeks razvojne ogroženosti", pomeni relativni kazalec razvitosti razvojne regije, ki se izračuna na podlagi utežitve kazalcev razvitosti, ogroženosti in razvojnih možnosti.

Statistična regija	IRO
Koroška	127,7

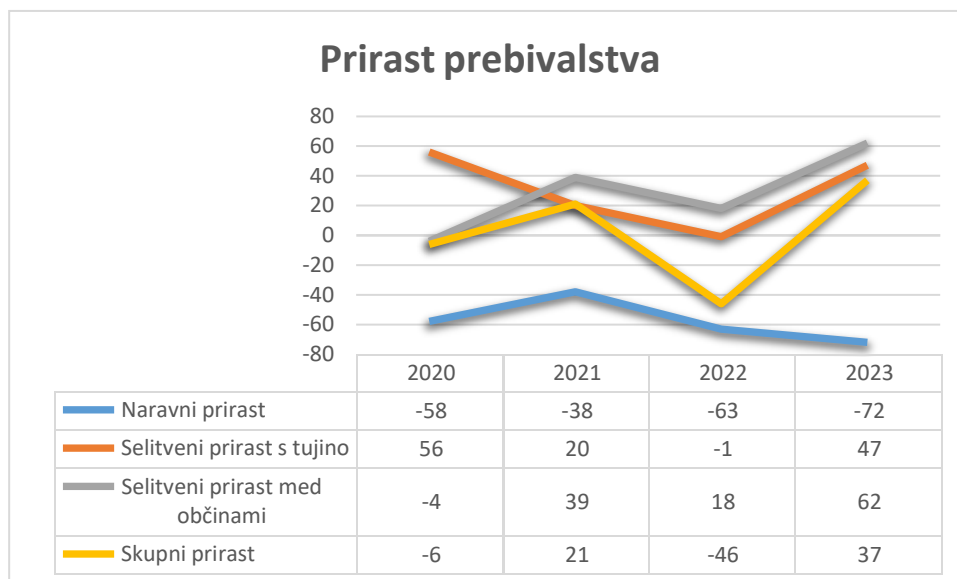
2.2 Analiza trendov socialnih kazalnikov Občine Radlje ob Dravi



Slika 3: Št. prebivalcev v občini Radlje ob Dravi

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 160 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 142). V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 62 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je manj od slovenskega povprečja (69 %). Na dinamiko skupnega prirasta občine vpliva tako naravni prirast kot tudi selitveni prirast v tujino oz. med občinami. Skupni prirast je pozitiven.



Slika 4: Prirast prebivalstva

2.3 Opis projekta

Projekt nagovarja potrebo po izboljšanju mobilnosti v Občini Radlje s celovito uvedbo digitaliziranih, trajnostno naravnanih mobilnostnih storitev. Projekt vključuje vzpostavitev digitalne platforme za prevoze na zahtevo, linijske prevozi, souporabo vozil, sopotništvo in optimizacijo voženj preko multimodalne mobilnostne aplikacije. Ključen del projekta predstavlja nakup elektrificirane flote vozil, zagotovitev optimalnega števila kadra za izvajanje voženj ter podpornega kadra in relevantno prispeva k razvijanju lokalnega gospodarstva in storitvenih dejavnosti.

Ključne prednosti:

- **Prispevek k regionalnemu trajnostnemu razvoju**

Vzpostavitev celostnih mobilnostnih storitev bo prispevala k trajnostnemu razvoju podeželja ter preprečevanju izseljevanja iz regije.

- **Izboljšanje dostopa do storitev**

Podeželska območja se pogosto soočajo z omejenim dostopom do zdravstvenih, izobraževalnih in drugih storitvenih dejavnosti. Vzpostavitev celostnih mobilnostnih storitev omogoča boljšo dostopnost in povezanost prebivalcev podeželja z večjimi mesti oziroma kraji, kar izboljšuje kakovost življenja. Vzpostavitev fleksibilnih prevozov na zahtevo, možnost sopotništva in souporabe vozil in koles bo zagotovila enostavnejši dostop do teh storitev.

- **Gospodarski razvoj**

Boljša prometna povezanost povečuje možnosti za gospodarski razvoj podeželja. Prebivalci bodo imeli boljši dostop do delovnih mest, kar spodbuja mobilnost delovne sile. Poleg tega trajnostne mobilnostne storitve privabljajo turiste in omogočajo razvoj podjetniških pobud, kot so storitve za kolesarske in pohodniške turiste, ki so v skladu z nacionalnimi strateškimi cilji za razvoj turizma in »podeželskega« gospodarstva.

- **Izboljšanje kakovosti življenja**

S spodbujanjem razvoja omenjenih bolj trajnostnih načinov premikanja omogočamo staršem višjo kvaliteto življenja, saj lahko njihove otroke za prevoze do popoldanskih aktivnosti zaupajo usposobljenim in licenciranim šoferjem sistema prevozov na zahtevo, starejši pa pridobijo večjo socialno vključenost. Z vzpostavitvijo učinkovitega sistema mobilnostnih storitev bo starejšim omogočen obisk kulturnih prireditev,



razstav, srečanja s prijatelji itd., saj občine s storitvami kot je Prostofer in podobni zaradi pomanjkanja vozil in prostovoljcev šoferjev ne morejo slediti povpraševanju. Športni klubi, glasbene šole in drugi ponudniki pa se ne bi soočali z upadom članov, ki so posledica dejstva, da starši ne morejo v popolnosti sami zagotavljati popoldanskih prevozov otrok.

- **Zmanjšanje prometnih zastojev in obremenitev okolja**

Vzpostavitev celostnega sistema (mikro)mobilnosti preko digitalizirane multimodalne aplikacije omogoča zmanjšanje števila osebnih vozil na cestah, kar vodi do manj prometnih zastojev in zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. Z uporabo storitev, kot so prevozi na zahtevo z združevanjem prevozov oziroma potreb soobčanov, souporaba vozil in sopotništva, se zmanjšujejo emisije na prebivalca, kar pripomore k doseganju ciljev Slovenije na področju podnebnih sprememb in zmanjšanju ogljičnega odtisa.

- **Spodbujanje socialne vključenosti in enakosti**

Mobilnostni sistem, ki vključuje vse prebivalce, omogoča enake možnosti za dostop do storitev, dela in izobraževanja, ne glede na ekonomski status ali fizične sposobnosti. Prebivalci podeželja bodo imeli enake možnosti kot prebivalci urbanih območij, kar zmanjšuje socialno neenakost in povečuje dostopnost za vse starostne skupine, zlasti za mlade, starejše in socialno ranljive skupine. Rešujemo problematiko t.i. mobilnostne revščine.

- **Zmanjšanje stroškov mobilnosti za prebivalce**

Celostne mobilnostne storitve, kot so prevozi na zahtevo, souporaba vozil stvo za okolje, podnebje in energijo, Ministrstvo za gospodarstvo, Ministrstvo za finance, sopotništvo in s tem dopolnjen ter posledično bolj učinkovit javni prevoz, zmanjšujejo potrebo po lastništvu avtomobila, kar prebivalcem omogoča zmanjšanje stroškov povezanih z gorivom, vzdrževanjem in parkiranjem. Za mnoge prebivalce podeželja, ki imajo nizke dohodke, je to lahko velik prihranek, saj omogoča dostop do prevozov po nižji ceni.

- **Podpora ciljem podnebne nevtralnosti do leta 2050**

Slovenija je zavezana doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050. Vzpostavitev celostnih mobilnostnih storitev, zlasti s poudarkom na električnih vozilih in souporabi vozil, neposredno podpira te cilje. Z zmanjšanjem izpustov toplogrednih plinov iz prometa bo podeželje prispevalo k nacionalnim in evropskim okoljskim zavezam.

2.3.1 Območje izvedbe projekta

Projekt se izvaja na območju Občine Radlje ob Dravi, pri čemer se osredotoča na izboljšanje mobilnosti predvsem v podeželskih, redkeje poseljenih in prometno slabše povezanih delih občine. Zasnova omogoča prilagoditev rešitve za širšo uporabo na regionalnem ali nacionalnem nivoju, kar bi lahko prispevalo k razvoju trajnostnih mobilnostnih storitev tudi v drugih podobno izzivajočih območjih.

Območje izvedbe vključuje:

- Vzpostavitev digitalizirane platforme za različne oblike prevozov (prevozi na zahtevo, linijski prevozi, souporaba vozil, sopotništvo).
- Prilagoditev infrastrukture za elektrificirano floto vozil, vključno z logistično podporo in vzdrževanjem.
- Podporo za vključevanje lokalnih prebivalcev kot izvajalcev storitev (npr. vozniki) in ustvarjanje povezav z lokalnim gospodarstvom.

Ključni cilj je izboljšanje prometne povezanosti, dostopa do storitev, zmanjšanje okoljske obremenitve ter spodbujanje socialne vključenosti za vse prebivalce občine, zlasti za mlade, starejše in socialno ranljive skupine.



2.3.2 Analiza načrtovanega projekta

Projekt vključuje celovit pristop k izboljšanju mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi in je zasnovan na infrastrukturnih, tehnoloških in trajnostnih rešitvah. S predvidenimi ukrepi naslavlja ključne izzive podeželskih območij, kot so slabša prometna povezanost, pomanjkanje ustrezne infrastrukture in omejene možnosti trajnostnih načinov prevoza.

Ključni elementi projekta:

- Gradnja pločnikov: Povečanje varnosti pešcev, zlasti na prometno bolj obremenjenih odsekih. Izboljšanje prometne varnosti za ranljive skupine, kot so otroci, starejši in kolesarji, ter spodbujanje trajnostnih oblik premikanja, kot je pešačenje.
- Postavitev avtobusnih postaj: Namen je omogočiti boljši dostop do javnega prevoza in povečati njegovo uporabo. Uporabnikom zagotavlja udobnejše in varnejše pogoje za uporabo avtobusnih storitev, kar lahko spodbudi prehod s osebnih vozil na javni prevoz.
- Nakup električnih vozil in vzpostavitev električnih polnilnic: Namen je razvoj trajnostnih prevoznih storitev s poudarkom na zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Zmanjšanje ogljičnega odtisa in podpora podnebno nevtralnemu ciljem Slovenije do leta 2050. Povečanje lokalne gospodarske aktivnosti z vključevanjem storitvenih dejavnosti (vzdrževanje in upravljanje vozil, polnilnic). Dvig kakovosti življenja prebivalcev z zagotavljanjem sodobnih, dostopnih in trajnostnih mobilnostnih rešitev.
- Digitalizacija mobilnostnih storitev: Namen je uvedba digitalne platforme za prevoze na zahtevo, souporabo vozil in optimizacijo prevoznih poti. Prispevamo k učinkovitejši rabi virov in optimizaciji prevozov. Večja dostopnost storitev za prebivalce, zlasti na oddaljenih območjih. Povečanje fleksibilnosti mobilnostnih storitev, kar omogoča prilagoditev na specifične potrebe uporabnikov.



2.3.3 Ciljne skupine

Projekt je zasnovan tako, da naslavlja širok spekter prebivalstva v občini Radlje ob Dravi in širše. Vsaka ciljna skupina ima svoje potrebe, ki jih projektne aktivnosti poskušajo zadovoljiti.

- **Lokalno prebivalstvo**
 - **Družine in starši z otroki:** Varni prevozi za otroke na šolske in obšolske dejavnosti (prevozi na zahtevo, avtobusne storitve).
 - **Mladostniki:** Omogočen dostop do izobraževalnih ustanov in prostočasnih dejavnosti. Spodbujanje neodvisnosti in večje mobilnosti mladih, tudi brez lastnega avtomobila.
 - **Starejši občani:** Lažji dostop do zdravstvenih storitev, trgovin, kulturnih prireditev in socialnih aktivnosti. Večja socialna vključenost in zmanjšanje osamljenosti.
- **Socialno ranljive skupine**
 - **Prebivalci z nižjimi dohodki:** Dostopne in cenovno ugodne mobilnostne storitve kot alternativa lastništvu avtomobila.
 - **Osebe z omejeno mobilnostjo:** Zagotavljanje prilagojenih prevozov za invalide in osebe z drugimi fizičnimi omejitvami.
- **Delovno aktivno prebivalstvo**
 - **Delavci in zaposleni:** Boljši dostop do delovnih mest, zlasti v regijah z omejenimi prometnimi povezavami. Večja časovna in stroškovna učinkovitost pri dnevnih migracijah.
 - **Samostojni podjetniki in podjetja:** Lažja dostopnost za stranke in zaposlene, kar spodbuja gospodarski razvoj.
- **Turisti in obiskovalci regije**
 - **Pohodniški in kolesarski turisti:** Dostop do elektrificiranih vozil in prevozov, kar olajša gibanje po regiji. Razvoj storitev, prilagojenih trajnostnemu turizmu, ki je v skladu z nacionalnimi strategijami.
 - **Obiskovalci kulturnih in športnih dogodkov:** Boljša prometna povezanost za lažji prihod in odhod z dogodkov.
- **Javne in zasebne ustanove**
 - **Šole in izobraževalne ustanove:** Omogočen varen in zanesljiv prevoz za šolske dejavnosti.
 - **Zdravstvene in socialne ustanove:** Izboljšana dostopnost za paciente, uporabnike storitev in zaposlene.

2.3.4 Ukrepi NBS

Na naravi temelječe rešitve (angl. Nature-based solutions, NBS) so pristopi, ki uporabljajo naravne procese in ekosisteme za reševanje okoljskih, družbenih in gospodarskih izzivov. Te rešitve temeljijo na zaščiti, obnovi ali trajnostnem upravljanju naravnih ekosistemov, hkrati pa ustvarjajo koristi za biodiverzitetu, človeško dobrobit in odpornost na podnebne spremembe.

Pri vzpostavitvi celostne mobilnosti bo občina, kjer je mogoče uporabila na naravi temelječe rešitve. Vključevanje naravi prijaznih rešitev (Nature-Based Solutions - NBS) v projekt omogoča trajnosten razvoj infrastrukture, zmanjšanje okoljskih vplivov in krepitev ekosistemskih storitev. Ukrepi NBS se osredotočajo na ohranjanje in izboljšanje naravnega okolja v kombinaciji s cilji mobilnostnega projekta.

Morebitni ukrepi NBS:

- **Zelena infrastruktura ob pločnikih in postajališčih**
 - Ureditev drevoreda ob novih pločnikih
 - Zelene površine na avtobusnih postajališčih
- **Električne polnilnice z NBS:**
 - Zelene polnilnice za električna vozila
- **Dolgoročno upravljanje in vzdrževanje:**
 - Vključevanje lokalne skupnosti
 - Vzdrževanje zelenih elementov

2.3.5 Načela novega evropskega Bauhausa

Novi evropski Bauhaus (NEB) je pobuda Evropske unije, ki združuje trajnostno, estetiko in vključenost v oblikovanje naših življenjskih prostorov. Ta pobuda igra ključno vlogo pri preoblikovanju evropskih mestin podeželja ter pri spodbujanju zelene infrastrukture v urbanih območjih. Občina bo s projektom sledila načelom novega evropskega Bauhausa na način, kot je zapisano v spodnji tabeli.

Tabela 2: Načela novega evropskega Bauhausa

Načela	NEB	Ukrep
Trajnostno	• Uporaba naravnih materialov • Spodbujanje krožnega gospodarstva	• Izbira materialov, ki so trajnostni, lokalno pridobljeni in imajo nizko ogljično sled. • Uporaba recikliranih in ponovno uporabljenih materialov ter zmanjševanje odpadkov pri gradnji in vzdrževanju infrastrukture
Estetika in kakovost izkušenj	• Oblikovanje lepih in dostopnih prostorov • Povezovanje z naravo • Uporaba barv in tekstur	• Zasnova, ki je vizualno privlačna, vabi k uporabi in se harmonično zlije z okoliško arhitekturo • Ustvarjanje prostorov, ki omogočajo neposreden stik z naravo, spodbujajo občutek miru in izboljšujejo duševno dobrobit prebivalcev



		• Inovativna uporaba materialov in oblikovalskih elementov za ustvarjanje estetsko privlačnih mestnih prostorov in naselij
Vključenost in dostopnost	• Dostopnost za vse • Sodelovanje skupnosti • Socialna enakost	• Zasnova javnih zelenih površin in infrastrukture, ki je dostopna ljudem z različnimi potrebami, vključno z gibalno oviranimi osebami • Vključevanje lokalnih prebivalcev v proces načrtovanja in odločanja, kar zagotavlja, da infrastruktura odraža potrebe in želje skupnosti • Spodbujanje enakomerne razporeditve zelenih površin po celotnem urbanem območju, dajmo vsaki soseski dostop do kakovostnega javnega prostora.

2.3.6 Pozitiven učinek na gospodarsko rast, krepitev razvojne specializacije in na konkurenčnost regije

Projekt bo prispeval k razvoju storitvenih dejavnosti, povezanih z mobilnostjo, kot so upravljanje vozniških parkov, vzdrževanje električnih vozil in upravljanje polnilnic. Lokalna podjetja bodo imela priložnost sodelovati pri izvajanju projekta, kar bo povečalo povpraševanje po storitvah in delovni sili. Boljša prometna povezanost zmanjšuje omejitve dostopa do delovnih mest, kar spodbuja mobilnost delovne sile in omogoča prebivalcem regije boljše zaposlitvene možnosti.

Projekt krepi razvoj regije kot inovativne in trajnostno usmerjene destinacije, kar je skladno z nacionalno strategijo pametne specializacije (S4). Elektrifikacija voznega parka, digitalizacija mobilnostnih storitev in vključitev trajnostnih rešitev uvršča regijo med vodilne na področju zelene preobrazbe. Regija bo zaradi trajnostnih mobilnostnih rešitev bolj privlačna za trajnostno usmerjene turiste, kar je v skladu z nacionalnimi cilji za spodbujanje zelenega in butičnega turizma. Povezave med lokalnimi turističnimi točkami bodo podprte z okolju prijazno mobilnostjo.

Infrastruktura, ki podpira trajnostno mobilnost, bo privabila podjetja, ki iščejo okoljsko odgovorne lokacije za svoje dejavnosti. To vključuje tehnološka podjetja, ponudnike zelenih rešitev in turistične operaterje. Uvajanje rešitev, kot so prevozi na zahtevo in souporaba vozil, omogoča zmanjšanje stroškov mobilnosti, kar pozitivno vpliva na konkurenčnost lokalnega gospodarstva. Podjetja v regiji bodo lahko optimizirala svoje transportne stroške. Projekt odpira priložnosti za sodelovanje z lokalnimi izobraževalnimi ustanovami pri razvoju usposabljanj na področju trajnostne mobilnosti, upravljanja vozil in digitalnih tehnologij.

2.3.7 Pozitiven učinek na dvig kakovosti življenja in razvoja človeškega potenciala

Prevozi na zahtevo in multimodalne rešitve izboljšujejo dostop do šol, fakultet in delovnih mest, kar omogoča enake možnosti za vse prebivalce, ne glede na oddaljenost od urbanih središč.

Otroci in mladostniki bodo imeli zagotovljen varen in zanesljiv prevoz do šolskih in obšolskih dejavnosti, kar zmanjšuje obremenitev staršev. Starejšim, socialno šibkejšim in invalidom bo omogočen lažji dostop do



vsakodnevnih opravkov in družbenih aktivnosti, kar zmanjšuje tveganje za socialno izključenost. Uvedba fleksibilnih prevozov na zahtevo omogoča aktivnejšo vlogo teh skupin v lokalni skupnosti.

Gradnja pločnikov in izboljšana prometna infrastruktura zmanjšuje tveganje prometnih nesreč, zlasti za pešce in kolesarje, ter povečuje občutek varnosti vseh udeležencev v prometu.

Elektrificirana vozila in postajališča prinašajo udobnejše, tišje in okolju prijaznejše potovanje, kar prispeva k bolj prijetni prometni izkušnji. Električna vozila in zmanjšanje števila osebnih avtomobilov na cestah pripomorejo k boljši kakovosti zraka, kar pozitivno vpliva na zdravje prebivalcev.

Projekt spodbuja razvoj kompetenc na področjih, kot so digitalizacija, upravljanje trajnostne mobilnosti in vzdrževanje električnih vozil, kar krepi lokalni človeški kapital. Uvedba digitalne mobilnostne platforme spodbuja uporabo sodobnih tehnologij, kar krepi digitalne kompetence prebivalcev.

Storitve, kot so prevozi na zahtevo in sopotništvo, spodbujajo sodelovanje med prebivalci ter ustvarjajo medgeneracijske povezave. Lokalna skupnost lahko sodeluje pri zasnovi in razvoju projekta, kar krepi občutek pripadnosti in vključenosti.

2.3.8 Pozitiven vpliv na okolje, ob upoštevanju zelenega prehoda

S projektom bomo prispevali k **zmanjšanju toplogrednih plinov**. To je ključno za doseg ciljev zelenega prehoda, ki vključujejo zmanjšanje emisij in boj proti podnebnim spremembam. Projekt ima jasne pozitivne vplive na okolje, saj podpira prehod na trajnostno mobilnost, zmanjšuje emisije, izboljšuje kakovost zraka in spodbuja uporabo obnovljivih virov energije. Z vgrajenimi elementi zelenega prehoda, kot so električna vozila, polnilnice in naravne rešitve, projekt neposredno prispeva k podnebnim ciljem in ustvarja trajnostno ter okolju prijazno infrastrukturo.



2.3.9 Izboljšanje mobilnosti in regionalne poveztljivosti

Projekt neposredno naslavlja ključne izzive na področju mobilnosti in povezanosti, zlasti v podeželskih območjih, ter prispeva k razvoju bolj učinkovitega, trajnostnega in povezanega prometnega sistema. Z gradnjo pločnikov se povečuje varnost pešcev in spodbuja aktivna mobilnost. Nova ali posodobljena avtobusna postajališča izboljšujejo dostopnost javnega prevoza, kar zmanjšuje potrebo po osebnem avtomobilu. Učinkovite rešitve mobilnosti povezujejo podeželska območja z večjimi mesti, kar povečuje dostopnost do storitev, izobraževanja, zaposlitvenih možnosti in kulturnih aktivnosti. Projekt neposredno podpira cilje pametne, trajnostne in vključujoče mobilnosti, ki so opredeljeni v nacionalnih strateških dokumentih in evropskih politikah.

2.3.10 Sinergijski učinek in komplementarnost z drugimi projekti

Projekt za izboljšanje mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi se odlikuje z močno sinergijo in komplementarnostjo z obstoječimi ter načrtovanimi projekti na lokalni, regijski in nacionalni ravni. Ta usklajenost omogoča večjo učinkovitost, povečuje učinke posameznih ukrepov in zagotavlja celovit razvoj območja. Projekt nadgrajuje obstoječi javni prevoz z vključitvijo fleksibilnih prevozov na zahtevo, sopotništva in multimodalne poveztljivosti. Projekt podpira strategije za doseganje ciljev podnebne nevtralnosti, kot so zmanjšanje izpustov iz prometa, spodbujanje rabe obnovljivih virov energije in zmanjšanje energetske potratnosti. Projekt se vključuje v širši kontekst digitalizacije, kot so pametne rešitve za upravljanje prometnih tokov, digitalne platforme za storitve javnega prevoza in pametne polnilne postaje.

2.3.11 Sodelovanje znotraj in med regijam

Projekt izboljšuje sodelovanje znotraj regije in med regijami z učinkovito infrastrukturo, digitalnimi rešitvami in usklajevanjem strategij. Povezanost na lokalni in regijski ravni krepi socialno, ekonomsko in okoljsko trajnost ter ustvarja temelje za dolgoročni razvoj.

2.3.12 Trajnostni učinek projekta glede na vložena sredstva

Vložena sredstva v projekt bodo prinesla trajnostne učinke, ki bodo presegli zgolj kratkoročne cilje. Projekt bo izboljšal okolje, gospodarstvo in kakovost življenja prebivalcev, obenem pa bo zagotavljal dolgoročno vzdržnost z nižjimi operativnimi stroški, povečano družbeno vključenostjo ter okoljskimi izboljšavami. Investicija tako ni le finančno smiselna, temveč tudi trajnostno upravičena za občino in regijo.



3 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

3.1 Cilji investicije

Projekt za izboljšanje mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi zasleduje naslednje ključne cilje:

- Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov: Prehod na električna vozila in spodbujanje multimodalnih oblik prevoza za zmanjšanje ogljičnega odtisa.
- Spodbujanje trajnostne mobilnosti: Uporaba prevozov na zahtevo, sopotništva in souporabe vozil za zmanjšanje števila osebnih avtomobilov na cestah.
- Izboljšanje dostopnosti storitev za prebivalce: Omogočiti lažji dostop do šol, zdravstvenih ustanov, trgovin in drugih pomembnih storitev, še posebej za ranljive skupine, kot so starejši, mladina in socialno šibki.
- Spodbujanje socialne vključenosti: Omogočiti vsem prebivalcem, tudi tistim brez avtomobila, enake možnosti za mobilnost in dostop do priložnosti.
- Povečanje kakovosti življenja: Zmanjšanje stresa in stroškov povezanih z vsakodnevno mobilnostjo, ter izboljšanje povezanosti podeželskega prebivalstva z urbanimi območji.
- Povečanje učinkovitosti prevozov: Optimizacija prevozov z uporabo naprednih digitalnih rešitev za združevanje potreb prebivalcev.

3.2 Ocena okoljskega vpliva



Upoštevanje podnebnih vplivov je proces, ki ukrepe za blaženje učinkov podnebnih sprememb in prilagajanje nanje vključuje v razvoj infrastrukturnih projektov. S spoštovanjem načela, da se ne škoduje bistveno sledimo temu, da ne prihaja do bistvene škode okoljskim ciljem EU.

Slika 8: 6 okoljskih ciljev

Uredba o taksonomiji določa, da so okoljsko trajnostne dejavnosti tiste, ki bistveno prispevajo k enemu od šestih okoljskih ciljev. Investicija ima **nevtralen** vpliv na vsakega od šestih okoljskih ciljev, kar pomeni, da nima vpliva na okolje.



3.2.1 *Blažitev podnebnih sprememb*

Investicija ne bo ustvarjala in ne vpliva na znatno povečanje emisij toplogrednih plinov. Izvedla se bo posodobitev športnih površin na prostem.

3.2.2 *Prilagajanje podnebnim spremembam*

Investicija je načrtovana tako, da je odporna na podnebne spremembe in ne povzroča škodljivega vpliva na podnebje, dejavnost, ljudi, naravo ali sredstva.

3.2.3 *Trajnostni rabi ter varstvu vodnih in morskih virov*

Investicija ne ovira doseganja dobrega okoljskega stanja. Investicija **ne prinaša** onesnaževanja voda z odpadnimi materiali in ni nevarnosti za izčrpavanje vodnih virov ali poškodovanja morskih ekosistemov.

3.2.4 *Prehod na krožno gospodarstvo*

Spodbujali bomo uporabo recikliranih in ponovno uporabljenih materialov ter zmanjševanje odpadkov pri sami vzpostavitvi in vzdrževanju infrastrukture.

3.2.5 *Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja*

Zasnova investicije ne proizvaja odpadnih voda za katere bi bilo potrebno čiščenje odpadnih voda, prav tako ni večjih količin odpadnega zraka. Zelene površine niso namenjene vgradnji, uporabi ali shranjevanju naprav, ki proizvajajo nevarno sevanje.

Se bo pa spodbujalo pravilno ravnanje z odpadki, kar lahko prispeva k zmanjšanju onesnaževanja okolja.

3.2.6 *Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov*

Investicije **ne škoduje** ekosistemom in habitatom, saj se nahajata v urbanem okolju, kjer ni območje ogroženih vrst in **ne ogroža** in ne prispeva k izgubi biotske raznovrstnosti.

3.3 *Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije 2030*

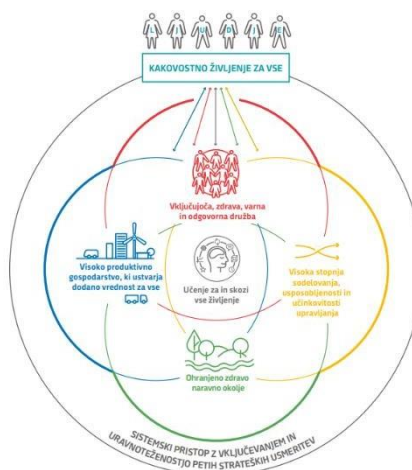
Strategija razvoja Slovenije 2030 je bila sprejeta 7. decembra 2017 in je kot taka podlaga celovitega procesa srednjeročnega načrtovanja, ki predvideva določitev prednostnih nalog in ukrepov, ti pa morajo biti določeni tako, da upoštevajo usmeritve fiskalne politike.

Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030 je zagotoviti kakovostno življenje za vse, ki ga je mogoče uresničiti z uravnoveženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Na ravni posameznika se kakovostno življenje kaže v dobrih priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje, v dostojnem, varnem in aktivnem življenju, zdravem in čistem okolju ter vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe.



Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- učenje za in skozi vse življenje,
- visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.



Slika 9: Osrednji cilj in strateške usmeritve SRS 2030

Razvojni cilji strategije pa so:

- **Cilj 1: Zdravo in aktivno življenje**
- Cilj 2: Znanje in spretnosti za kakovostno življenje in delo
- Cilj 3: Dostojno življenje za vse
- Cilj 4: Kultura in jezik kot temeljna dejavnika nacionalne identitete
- Cilj 5: Gospodarska stabilnost
- Cilj 6: Konkurenčen in družbeno odgovoren podjetniški in raziskovalni sektor
- Cilj 7: Vključujoč trg dela in kakovostna delovna mesta
- Cilj 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo
- Cilj 9: Trajnostno upravljanje naravnih virov
- Cilj 10: Zaupanja vreden pravni sistem
- Cilj 11: Varna in globalno odgovorna Slovenija
- Cilj 12: Učinkovito upravljanje in kakovostne javne storitve

Projekt je skladen s ciljem 1: Zdravo in aktivno življenje.

3.4 Skladnost s Slovensko strategijo trajnostne pametne specializacije S5

Slovenska Strategija trajnostne pametne specializacije (S5) spodbuja prehod k trajnostnemu, inovativnemu in pametnemu gospodarstvu. Strateški cilj S5 je zeleni prehod, ki ga razumemo kot inovativna, nizkoogljična, digitalna in na znanju temelječa preobrazba gospodarstva in družbe.

Prednostna področja so:

- Pametna mesta in skupnosti
- Horizontalna mreža informacijsko-komunikacijskih tehnologij
- Zdravje – medicina
- Pametne stavbe in dom z lesno verigo
- Trajnostna pridelava hrane
- Mreže za prehod v krožno gospodarstvo
- Trajnostni turizem
- **Mobilnost**
- Tovarne prihodnosti
- Materiali kot končni produkti

Projekt se odraža v prednostnem področju mobilnosti.

3.5 Usklajenost projekta s Programom Evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027

Operacija je skladna s Programom EKP 21-27: ciljem politike 2 »*Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti*«, prednostno nalogo 4 »*Trajnostna mobilnost*«, specifičnega cilja RSO2.8 »*Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika*«.

S projektom bomo izvedli ukrepe zagotavljanja zelene infrastrukture in s katerim bomo prispevali k doseganju ciljev in kazalnikov Programa EKP 2021-2027:

KAZALNIK UČINKA				
ID	KAZALNIK	MERSKA ENOTA	MEJNIK (2024)	CILJ (2029)
RCO59	Infrastruktura za alternativno gorivo	Oskrbovalna/polnilna mesta	0	9

KAZALNIK REZULTATA				
ID	KAZALNIK	MERSKA ENOTA	IZHODIŠČE (2023)	CILJ (2029)
RCR62	Število potnikov na leto, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni prevoz	Uporabnik/leto		

3.6 Usklajenost z regionalnim razvojnim programom za koroško razvojno regijo 2021-2027

Projekt je skladen z razvojno prioriteto 5: Bolj trajnostni razvoj mest in podeželja, Ukrepi 5.2: Trajnostni razvoj mest in širših mestnih območij. Namen ukrepa je zagotoviti skladnejši razvoj mest in urbanih območij ter prispevati k večji dinamični kakovosti in privlačnosti regije za delo in življenje.



4 PREDSTAVITEV VARIANT

4.1 *Opredelitev investicije*

Investicija zajema ureditev celostne mobilnosti v občini Radlje ob Dravi.

Varianta »*brez investicije*« pomeni stanje enako obstoječemu.

Varianta »*z investicijo*« pomeni uresničitev ciljev Občine Radlje ob Dravi.

4.2 *Varianta 0 – »brez investicije«*

Varianta 0 je v primeru, da ne pride do investicije. Občina ne bo izvedla izgradnje investicije, stanje v občini se ne bo izboljšalo.

4.3 *Varianta 1 – »z investicijo«*

Varianta 1 – »*z investicijo*« pomeni, da bomo:

- Povečali kakovost življenja,
- Povečali socialno vključenost in druženje prebivalcev,
- Spodbudili trajnostno rabo prostora in prispevali k zmanjšanju okoljskega odtisa urbanih območij.

5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, PRIKAZANO POSEBEJ ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE TER NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI

5.1 Opredelitev vrste investicije

Operacija predstavlja vlaganja, ki so v javnem interesu in predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto aktivnosti, ki izpolnjuje natančno določeno tehnično-tehnološkofunkcijo, z jasno opredeljenim ciljem: izvedba projekta.

Investicija se bo izvajala na območju Občine Radlje ob Dravi.

5.1.1 Opredelitev investicije skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ

Investicija se opredeljuje kot: **Rekonstrukcija/posodobitev.**

Tabela 3: Kriteriji za določitev vrste potrebne investicijske dokumentacije

Kriteriji (mejne vrednosti investicijskega projekta) za določitev vrste dokumenta	Identifikacija investicijskega projekta	Predinvesticijska zasnova	Investicijski program
Manj od 300.000 EUR	ne, razen	ne	ne
Če je objekt tehnološko zahteven	da		
Če bodo nastale pomembne finančne posledice v času obratovanja	da		
Če se bo projekt (so)financiral s proračunskimi sredstvi	da		
Več od 300.000 in manj od 500.000 EUR	da	ne	ne
Več od 500.000 in manj 2.500.000 EUR	da	ne	da
Več od 2.500.000 EUR	da	da	da

Glede na vrsto investicije in kriterijev je potrebno izdelati:

☒ **DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**
☒ **PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA**
☒ **INVESTICIJSKI PROGRAM**

5.2 Potrebna upravna dovoljenja za poseg v prostor

Vrsta dovoljenja	Potrebno označi
Lokacijska informacija	NE
Gradbeno dovoljenje	DA
Soglasja	DA

5.3 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah

Pri sestavi ocene investicije smo izhajali iz ocenjene vrednosti za GOI dela, strokovnega nadzora nad gradnjo in stroškov projektne dokumentacije.

Investicija se bo pričela v letu 2024 s pripravo investicijske dokumentacije.

Skladno s povabilom razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev Dogovorov za razvoj regij so upravičeni stroški stroški gradnje in urbane opreme, v okviru katerih se podpre urejanje zelenih površin v skladu z Vsebinskimi izhodišči MNVP, stroški nakupa zemljišča z objektom ali delom objekta, ki ne smejo predstavljati več kot 15% skupnih upravičenih stroškov in stroški zunanjih izvajalcev za projektni natečaj, projektno dokumentacijo, gradbeni nadzor. DDV in vsi ostali stroški so neupravičeni.

5.3.1 Specifikacija stroškov – stalne cene

Vrednost celotne sanacije po stalnih cenah znaša 3.012.500,00 EUR z DDV.

Tabela 4: Opredelitev stroškov investicije po stalnih cenah

	VREDNOST BREZ DDV	DDV	VREDNOST Z DDV
Avtobusne postaje in pločniki	1.116.803,28 €	245.696,72 €	1.362.500,00 €
Projektna dokumentacija	40.983,61 €	9.016,39 €	50.000,00 €
Digitalizacija	409.836,07 €	90.163,94 €	500.000,0 €
Promocija in oglaševanje	40.983,61 €	9.016,39 €	50.000,00 €
Električne polnilnice	40.983,61 €	9.016,39 €	50.000,00 €
Električna vozila - nakup	819.672,13 €	180.327,87 €	1.000.000,00 €
SKUPAJ	2.469.262,31 €	543.237,71 €	3.012.500,0 €



5.3.2 Dinamika izvedbe po stalnih cenah

Tabela 5: Dinamika izvajanja investicije po stalnih cenah

	2024		2025		2024+2025	
	VREDNOST BREZ DDV	VREDNOST Z DDV	VREDNOST BREZ DDV	VREDNOST Z DDV	VREDNOST BREZ DDV	VREDNOST Z DDV
Avtobusne postaje in pločniki	0,00 €	0,00 €	1.116.803,28 €	1.362.500,00 €	1.116.803,28 €	1.362.500,00 €
Projektna dokumentacija	40.983,61 €	50.000,00 €	0,00 €	0,00 €	40.983,61 €	50.000,00 €
Digitalizacija	0,00 €	0,00 €	409.836,07 €	500.000,01 €	409.836,07 €	500.000,01 €
Promocija in oglaševanje	0,00 €	0,00 €	40.983,61 €	50.000,00 €	40.983,61 €	50.000,00 €
Električne polnilnice	0,00 €	0,00 €	40.983,61 €	50.000,00 €	40.983,61 €	50.000,00 €
Električna vozila - nakup	0,00 €	0,00 €	819.672,13 €	1.000.000,00 €	819.672,13 €	1.000.000,00 €
SKUPAJ	40.983,61 €	50.000,00 €	2.428.278,70 €	2.962.500,01 €	2.469.262,31 €	3.012.500,02 €



5.3.3 Ocena vrednosti celotnega projekta ločeno za upravičene in preostale stroške – stalne cene

Tabela 6: Stroški investicije ločeni na upravičene in neupravičene stroške – stalne cene

	UPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ UPRAVIČENISTROŠKI	NEUPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI
Avtobusne postaje in pločniki	1.116.803,28 €	1.116.803,28 €	0,00 €	0,00 €	1.116.803,28 €
Projektna dokumentacija	40.983,61 €	40.983,61 €	0,00 €	0,00 €	40.983,61 €
Digitalizacija	409.836,07 €	409.836,07 €	0,00 €	0,00 €	409.836,07 €
Promocija in oglaševanje	40.983,61 €	40.983,61 €	0,00 €	0,00 €	40.983,61 €
Električne polnilnice	40.983,61 €	40.983,61 €	0,00 €	0,00 €	40.983,61 €
Električna vozila - nakup	819.672,13 €	819.672,13 €	0,00 €	0,00 €	819.672,13 €
DDV*	/	/	543.237,71 €	543.237,71 €	543.237,71 €
SKUPAJ	2.469.262,31 €	2.469.262,31 €	543.237,71 €	543.237,71 €	3.012.500,02 €

*Upravičen strošek davka na dodano vrednost je v višini neodbitnega deleža. DDV je lahko upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV, razen če sredstva kohezijske politike za upravičenca predstavljajo denarno pomoč. Odbitni DDV tudi ni upravičen strošek, če upravičenec ne uveljavi pravice do odbitka DDV.



5.3.4 Specifikacija stroškov – tekoče cene

Vrednost celotne investicije po tekočih cenah znaša 3.113.225,02 EUR z DDV.

Pri preračunu investicijske vrednosti po tekočih cenah smo upoštevali napovedi o višini inflacije objavljene v UMAR-ju: »Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2024«.

Tabela 7: Opredelitev stroškov investicije po tekočih cenah

	VREDNOST BREZ DDV	DDV	VREDNOST Z DDV
Avtobusne postaje in pločniki	1.154.774,59 €	254.050,41 €	1.408.825,00 €
Projektna dokumentacija	40.983,61 €	9.016,39 €	50.000,00 €
Digitalizacija	423.770,50 €	93.229,51 €	517.000,01 €
Promocija in oglaševanje	42.377,05 €	9.322,95 €	51.700,00 €
Električne polnilnice	42.377,05 €	9.322,95 €	51.700,00 €
Električna vozila - nakup	847.540,98 €	186.459,02 €	1.034.000,00 €
SKUPAJ	2.551.823,79 €	561.401,23 €	3.113.225,02 €



5.3.5 Dinamika izvedbe po tekočih cenah

Tabela 8: Stroški investicije ločeni na upravičene in neupravičene stroške – tekoče cene

	2024		2025		2024+2025	
	VREDNOST BREZ DDV	VREDNOST Z DDV	VREDNOST BREZ DDV	VREDNOST Z DDV	VREDNOST BREZ DDV	VREDNOST Z DDV
Avtobusne postaje in pločniki	0,00 €	0,00 €	1.154.774,59 €	1.408.825,00 €	1.154.774,59 €	1.408.825,00 €
Projektna dokumentacija	40.983,61 €	50.000,00 €	0,00 €	0,00 €	40.983,61 €	50.000,00 €
Digitalizacija	0,00 €	0,00 €	423.770,50 €	517.000,01 €	423.770,50 €	517.000,01 €
Promocija in oglaševanje	0,00 €	0,00 €	42.377,05 €	51.700,00 €	42.377,05 €	51.700,00 €
Električne polnilnice	0,00 €	0,00 €	42.377,05 €	51.700,00 €	42.377,05 €	51.700,00 €
Električna vozila - nakup	0,00 €	0,00 €	847.540,98 €	1.034.000,00 €	847.540,98 €	1.034.000,00 €
SKUPAJ	40.983,61 €	50.000,00 €	2.510.840,18 €	3.063.225,01 €	2.551.823,79 €	3.113.225,02 €



5.3.6 Ocena vrednosti celotnega projekta ločeno za upravičene in preostale stroške – tekoče cene

Tabela 9: Stroški investicije ločeni na upravičene in neupravičene stroške – tekoče cene

	UPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI	NEUPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ NEUPRAVIČENI STROŠKI	SKUPAJ UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI
Avtobusne postaje in pločniki	1.146.137,29 €	1.146.137,29 €	8.637,30 €	8.637,30 €	1.154.774,59 €
Projektna dokumentacija	32.346,32 €	32.346,32 €	8.637,29 €	8.637,29 €	40.983,61 €
Digitalizacija	415.133,20 €	415.133,20 €	8.637,30 €	8.637,30 €	423.770,50 €
Promocija in oglaševanje	33.739,75 €	33.739,75 €	8.637,30 €	8.637,30 €	42.377,05 €
Električne polnilnice	33.739,75 €	33.739,75 €	8.637,30 €	8.637,30 €	42.377,05 €
Električna vozila - nakup	838.903,68 €	838.903,68 €	8.637,30 €	8.637,30 €	847.540,98 €
DDV*	/	/	561.401,23 €	561.401,23 €	561.401,23 €
SKUPAJ	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €	613.225,02 €	51.823,79 €	3.113.225,02 €

*Upravičen strošek davka na dodano vrednost je v višini neodbitnega deleža. DDV je lahko upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV, razen če sredstva kohezijske politike za upravičenca predstavljajo denarno pomoč. Odbitni DDV tudi ni upravičen strošek, če upravičenec ne uveljavi pravice do odbitka DDV.



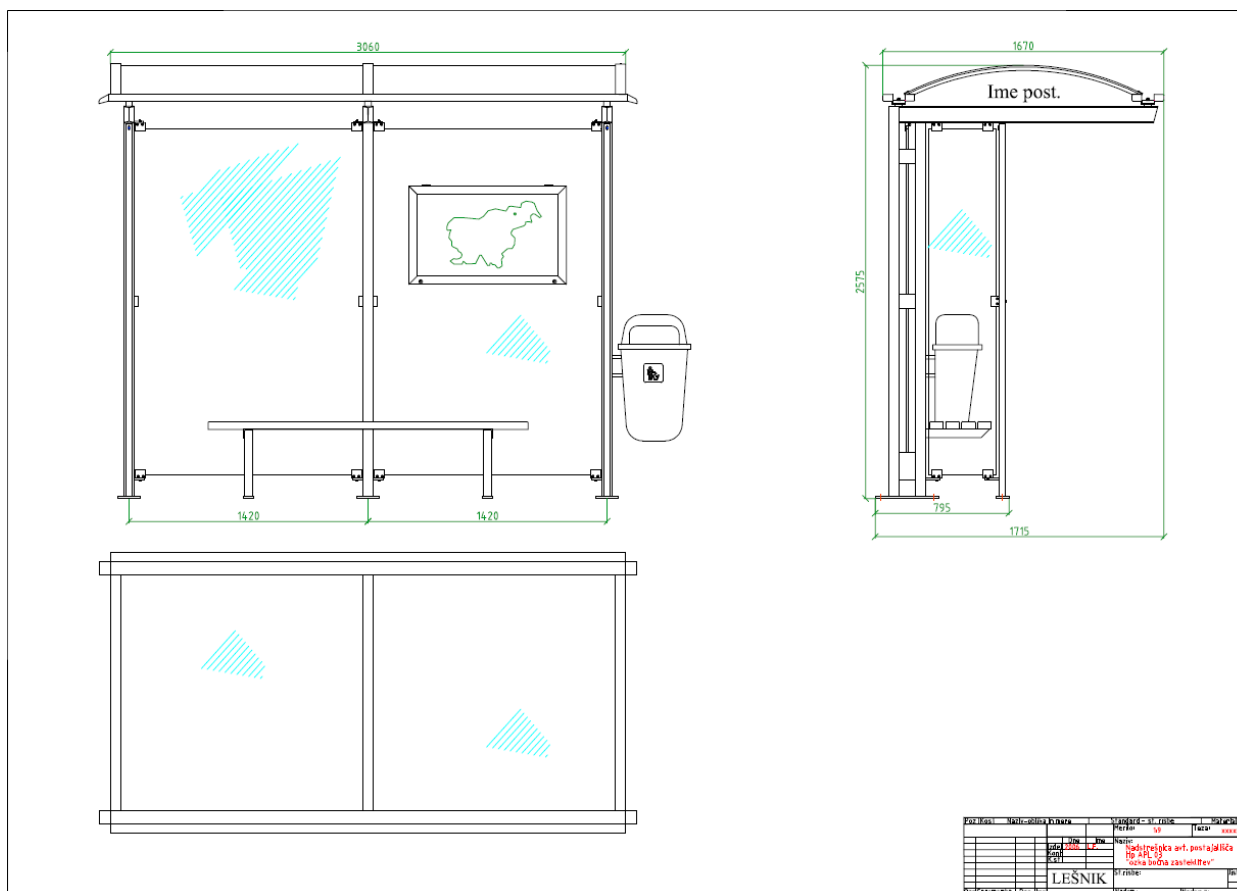
6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

6.1 Tehnični opis investicije

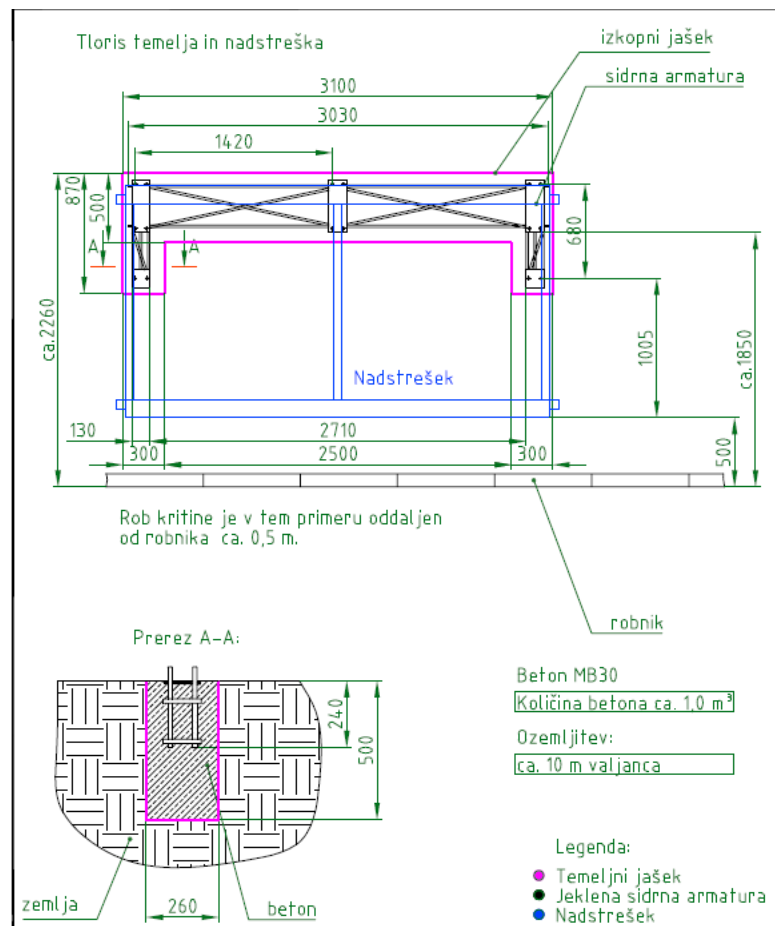
6.1.1 Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)

V sklopu »Ureditve namenskih površin za javni potniški promet« bi se uredila avtobusna postajališča na območju občine Radlje ob Dravi. Primer nadstreška avtobusnega postajališča je na sliki 6-1, in teh bi postavili 7.

Slika 6-1: Nadstrešnica avtobusnega postajališča



Slika 6-2: Temeljenje nadstreška

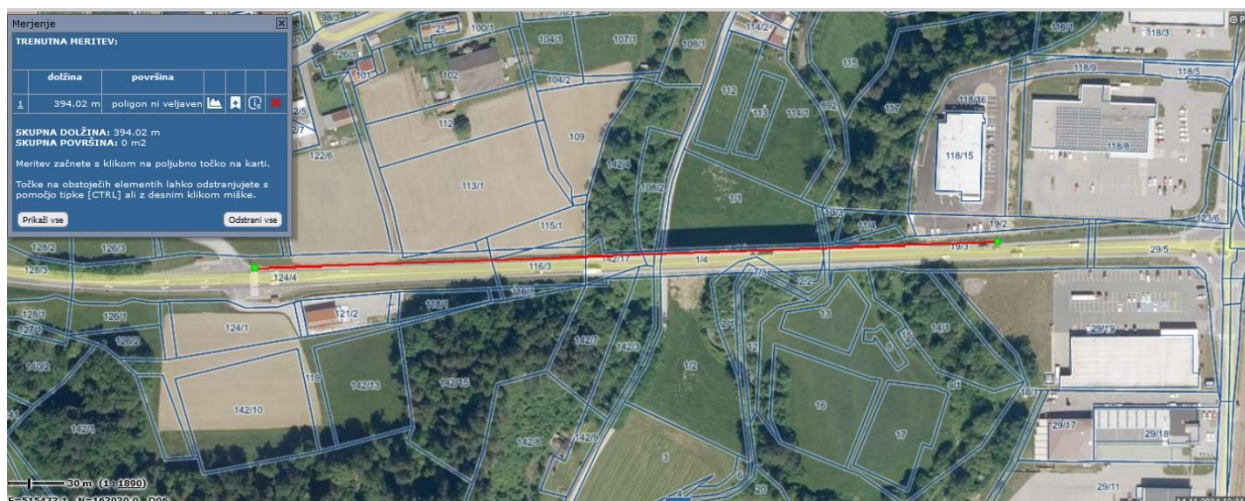


6.1.2 Infrastruktura za pešce

V sklopu »Infrastruktura za pešce« bi se zgradila dva pločnika. Pločnika sta ob tej cesti za povečanje površin za trajnostne oblike mobilnosti in varnosti pešcev zelo pomembna.

1. pločnik je lociran od označevalne table Zgornja Vižina do prvega prehoda za pešce. Dolžina pločnika je približno 216 m.





2. pločnik je lociran od avtobusne postaje Zgornja Vižina, čez viadukt in ustreznega ureditev do uvoza do objekta za Avto Krko. Dolžina pločnika je približno 400 m.

6.1.3 Spodbujanje uporabe alternativnih goriv

6.1.3.1 Brezemisijska vozila

V sklopu »Spodbujanje uporabe alternativnih goriv« bi občina za potrebe JPP kupila električne kombije (8 električnih kombijev + 1 električni kombi prilagojen za invalide).

6.1.3.2 Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura

V sklopu polnilne infrastrukture je v projektu načrtovanih 9 novih električnih polnilnic.

Za vzpostavitev, delovanje in vzdrževanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture se bo upoštevalo tehnične zahteve, kot jih določa 30. člen ZIAG.

Električne polnilnice (rdeča barva) bodo postavljene na območju/parceli (modra barva), ki ga prikazuje spodnja slika.



6.1.4 Digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Cilj vključevanja digitalizacije v projekt je vzpostavitev celovitega aplikativnega sistema, ki bo omogočal trajnostno mobilnost na problematičnih območjih občine Radlje ob Dravi z širšo uporabo na drugih območjih. Rešitev prinaša dodano vrednost kot komplement obstoječim možnostim prevoza, pri čemer se osredotoča na področja z manjšo poseljenostjo in oddaljenostjo, kjer ni mogoče učinkovito zagotavljati tradicionalnega javne mobilnosti.

S predlaganim digitalnim sistemom mobilnosti bo mogoče občutno izboljšati mobilnost, ki je ključna za izvajanje šolskih in obšolskih dejavnosti, ter splošno dostopnost prevoznih rešitev za vse občane. Naročnik v sistemu vidi dolgoročen potencial kot platformo za multimodalno mobilnost, ki bi povezovala tradicionalne in nove oblike prevozov ter zagotavljala dodano vrednost uporabnikom brez lastnega avtomobila v občini in širši regiji.

Za doseganje tega cilja je potrebno zagotoviti primerno tehnično arhitekturo rešitve, ki bo zagotavljala nemoteno delovanje pri povečanih obremenitvah (Skalabilnost) pri obstoječem obsega funkcionalnosti, ter tudi v prihodnje ko se bo dodajalo vedno več multimodalnih funkcionalnosti. Zagotoviti je potrebno razvojno ekipo, ki bo lahko dolgoročno vodila tehnični razvoj sistema in pokrivala tudi vidike razvoja poslovnega modela multimodalne platforme trajnostne mobilnosti.

6.1.4.1 Promocija

Za uspešno predstavitev projekta celostne ureditve mobilnosti v Radljah ob Dravi je ključno, da se promocija izvaja na več ravneh in z različnimi pristopi, da dosežemo čim širšo publiko in spodbudimo aktivno sodelovanje občanov. Spodaj je podrobneje razdelan načrt promocijskih aktivnosti:

1. Promocija na socialnih omrežjih:

- **Cilj:** Obveščanje občanov o ciljih, prednostih in napredku projekta ter spodbujanje razprave.
- **Akcije:**



- Ustvarjanje privlačnih objav z infografikami, videi in zgodbami na socialnih omrežjih,
- Sproten odziv na komentarje in spodbujanje dialoga.

2. Zbori občanov:

- **Cilj:** Neposredna komunikacija z občani, predstavitev ključnih faz projekta, odgovor na vprašanja in zbiranje predlogov.
- **Akcije:**
 - Organizacija interaktivnih srečanj z uporabo vizualnih predstavitev
 - Poudarek na tem, kako bo projekt izboljšal kakovost življenja vseh generacij.

3. Uporaba občinskega glasila:

- **Cilj:** Občane podrobno informirati o projektu prek krajevnega medija, ki ga že poznajo in spremljajo.
- **Akcije:**
 - Posebna rubrika o projektu v vsakem izvodu glasila.
 - Intervjuji z županom, projektanti in člani občinske uprave.

4. Brošure in publikacije:

- **Cilj:** Ponuditi občanom tiskane informacije, ki so pregledne, jasne in vedno na voljo.
- **Akcije:**
 - Priprava privlačnih brošur z grafično obdelanimi podatki o ključnih ciljih, prednostih in časovnici projekta.
 - Distribucija brošur po občinskih ustanovah (npr. knjižnica, šole, zdravstveni dom) in med zbori občanov.
 - Oblikovanje publikacije za zaključni del projekta, ki bo vključevala pregled doseženih rezultatov.

Ključni poudarki promocije:

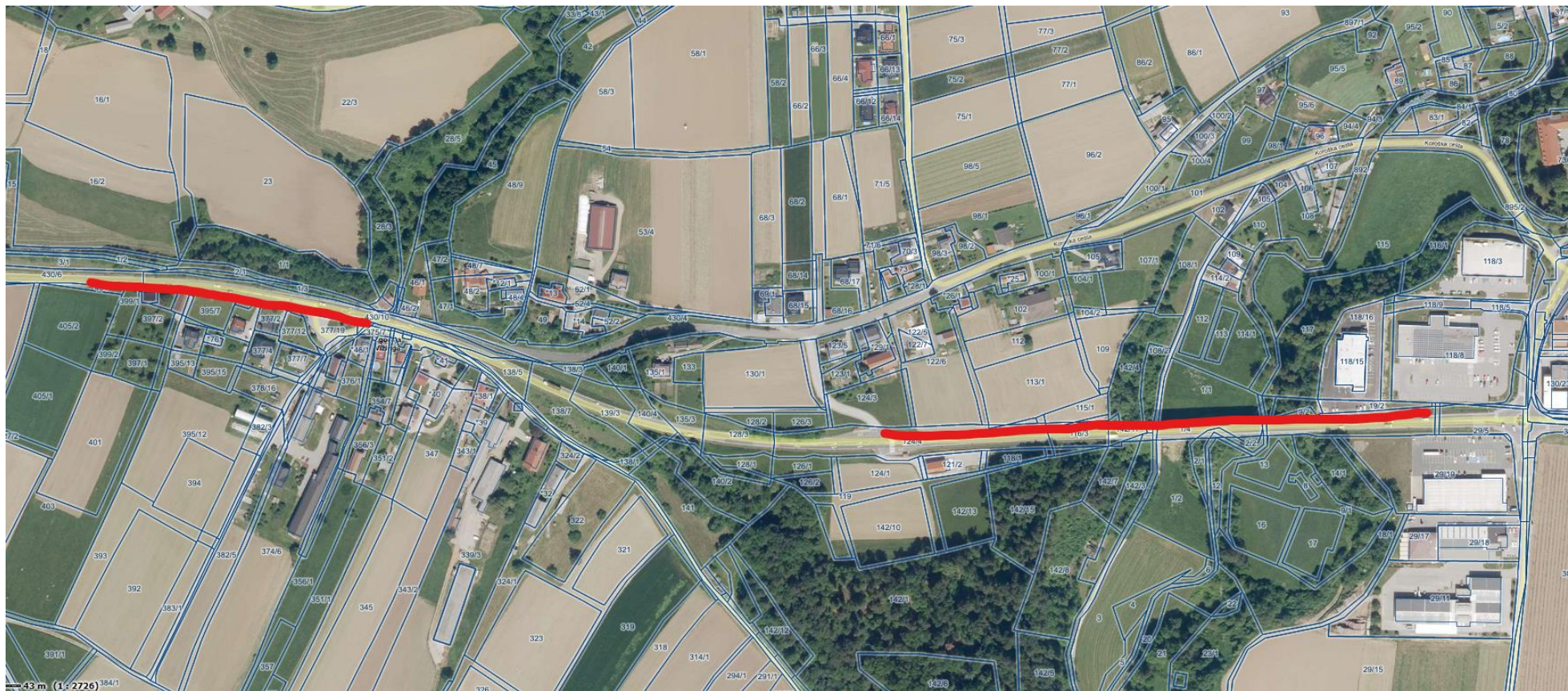
- Predstavitev prednosti projekta za okolje, prometno varnost in kakovost življenja.
- Vključevanje občanov v proces odločanja, da se čutijo kot pomemben del projekta.
- Transparentnost in redno obveščanje o napredku projekta.



6.2 Opis lokacije

Investicija se bo izvajala v Občini Radlje ob Dravi.

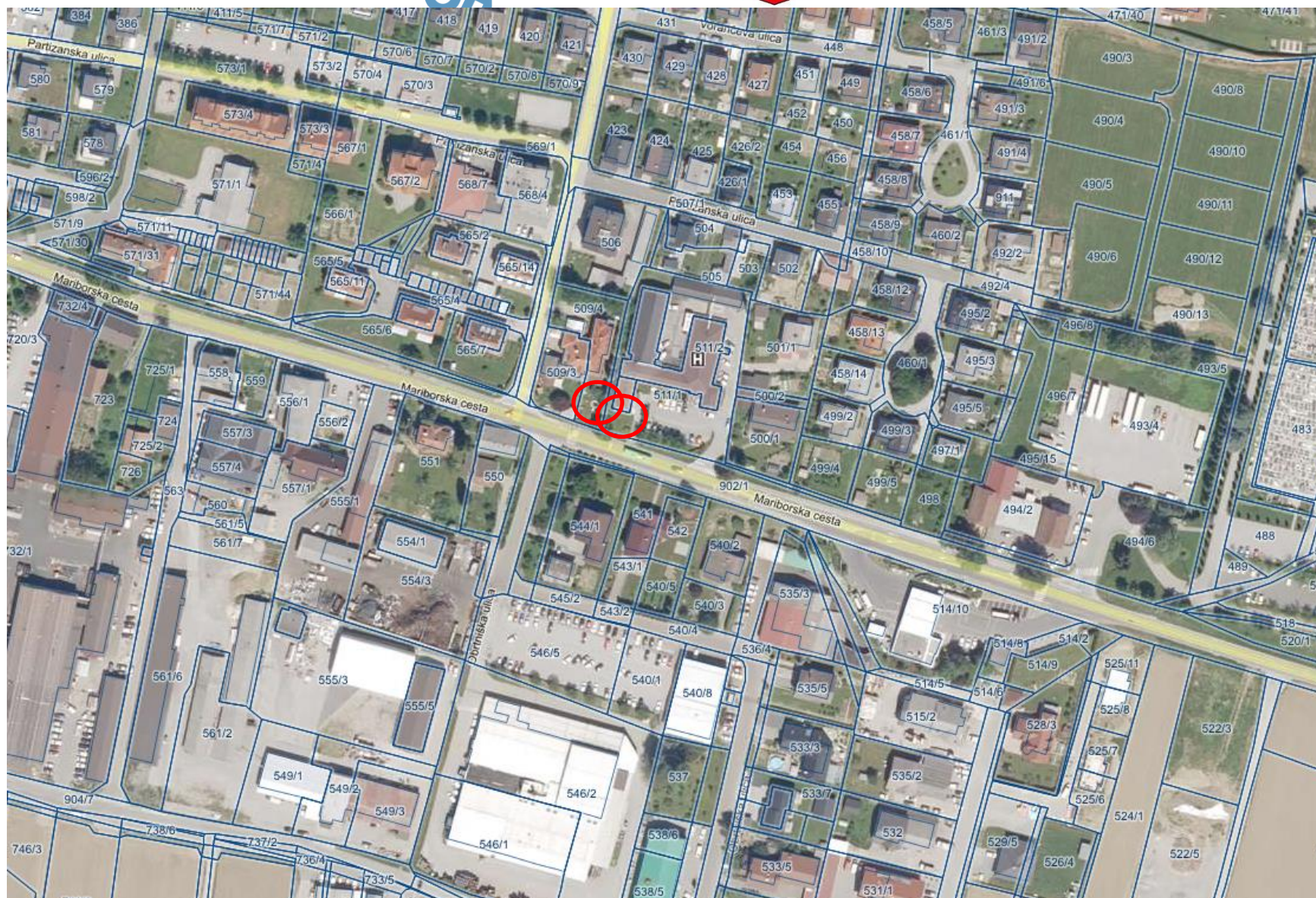
Pločniki:

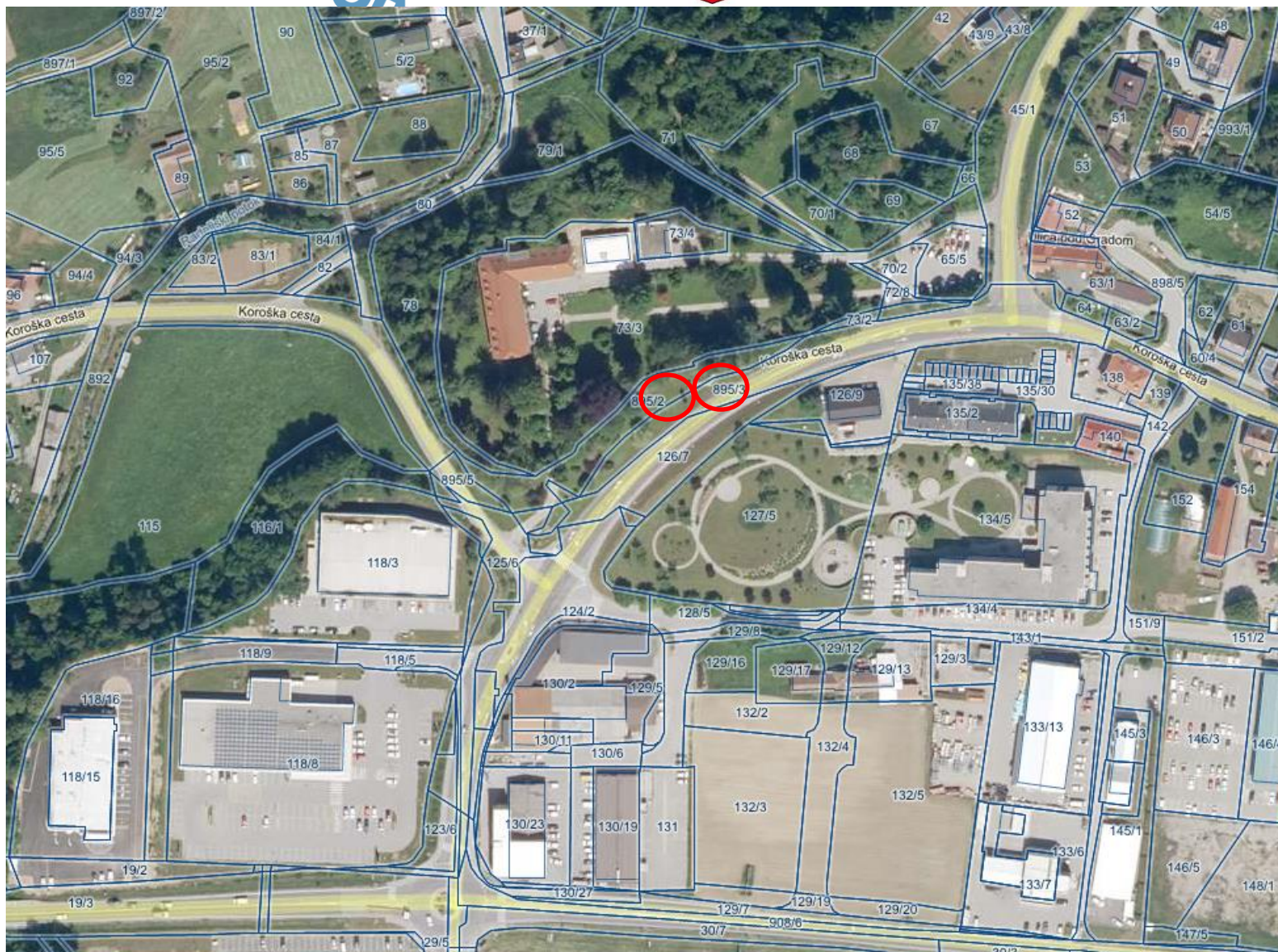




Avtobusna postajališča:





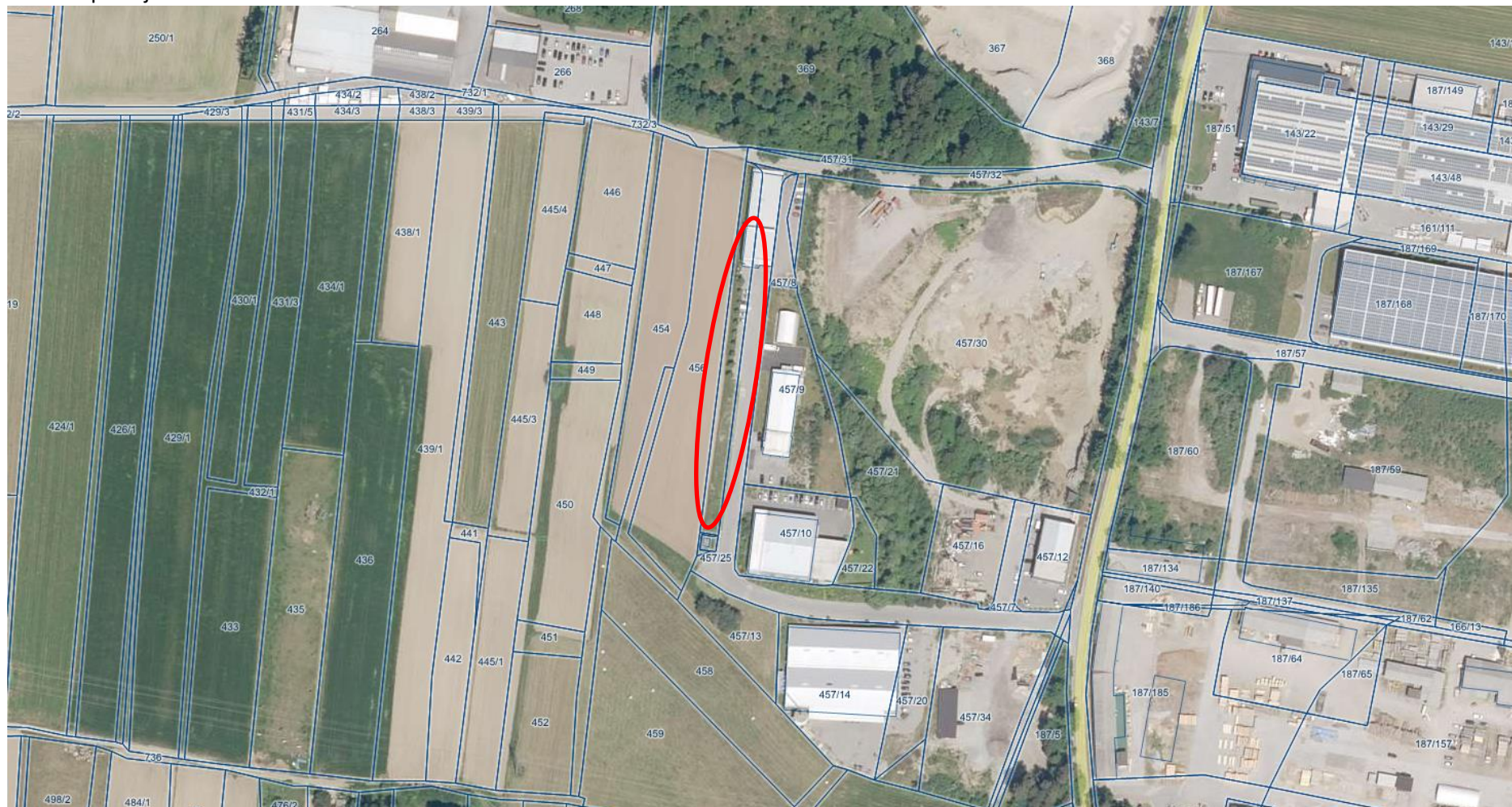








Polnilne postaje:





6.3 Časovni načrt izvedbe

Investicija se bo pričela izvajati po sprejetju DIIP-a in bo končana v letu 2025.

Ključni mejniki - opis	Predvideni rok, ko bodo mejniki doseženi
Izdelava investicijske dokumentacije	2025
Izdelava projektne dokumentacije	2025
Pridobitev gradbenega dovoljenja	2025
Izvedba JN na izbiro izvajalca	2025
Izvedba gradnje	Marec 2025 – Julij/avgust 2025
Zaključek projekta	Avgust/september 2025

6.4 Vpliv investicije na okolje

6.4.1 Varstvo okolja- okoljevarstveni učinki naložbe

Pri izvedbi operacije se bodo upoštevala naslednja izhodišča:

- zmanjšanje vplivov na okolje,
- okoljska učinkovitost,
- učinkovitost izrabe naravnih virov,
- trajnostna dostopnost.

Ocena vplivov se nanaša na izpolnjevanje predpisanih zahtev s področja varstva okolja in načel dobrega gospodarja. Glede na to, da bo pri uresničitvi predvidene investicije prišlo tudi do posega v prostor, so v strokovni oceni ovrednoteni vplivi med gradnjo. Z ozirom na to, da lokacija predvidenih posegov v času priprave strokovne ocene nismo imeli smo samo okvirno predpostavili do kakšni vplivov na okolje, lahko izvedba projekta pripelje. Pri tem je potrebno opozoriti, da so ti vplivi ocenjeni izključno na podlagi izkustvenih podatkov in predpostavk.

Glavne vplive, ki bodo predvidoma nastopili pri izvedbi načrtovanega projekta, smo opredelili glede na značilnosti predvidenega posega, značilnosti lokacije in izkušnje iz podobnih primerov. Pri tem je potrebno opozoriti, da v sklopu priprave strokovne ocene niso izvedene meritve in so podane ocene zgolj približki, ki temeljijo na podlagi predpostavk.

Vsa dela se morajo izvajati po določenih veljavnih predpisov. Vgrajeni materiali morajo po kvaliteti ustrezati veljavnim tehničnim predpisom in morajo imeti ustrezne ateste. Dela se morajo izvajati v skladu z določili predpisov iz varstva pri delu.

6.4.2 Zmanjševanje vplivov na okolje

Glede na predvidene posege bo imela investicija dolgoročno pozitivne vplive na okolje. V nadaljnjih fazah izdelave dokumentacije bodo upoštevana naslednja izhodišča in preverjeni tudi vplivi na okolje. Glede na naravo gradnje se ne predvideva, da bi bila potrebna celovita presoja vplivov na okolje. Prav tako se ne predvidevajo negativni vplivi, zaradi katerih bi bila potrebna izdelava potrebnih poročil.



Najbolj moteč vpliv pri investiciji na okolico je v času izgradnje (delna zavora prometa, preprečen ali otežen dostop do objektov, hrup gradbene mehanizacije, prah ob izvedbi del itd). Ker pa gre za časovno omejen poseg, ni pričakovati nasprotovanja prebivalstva oz. turistov pri izvedbi.

Voda in tla:

Med izgradnjo celotnega obsega investicije, ki je bil predstavljen, lahko sicer pričakujemo minimalno onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih in delovnih strojev. V tem času obstaja tudi minimalna možnost, da zaradi nepravilne uporabe transportnih sredstev in drugih nepredvidljivih situacij pride do kontaminacije tal (npr. z izlitjem olj ali drugih naftnih derivatov). V primeru razlitja se bo onesnažena in kontaminirana zemljina odstranila ter primerno deponirala. Za odvoz onesnažene zemljine bo poskrbelo pooblaščenno podjetje za odvoz nevarnih odpadkov. Ocenjujemo, da je ob pravilni uporabi gradbenih in delovnih strojev možnost kontaminacije tal ter posledično vode, majhna. Po izvedbi investicije ne pričakujemo negativnih vplivov na okolje.

Zrak:

V času izvajanja gradbenih del se bodo vplivi na kvaliteto zraka kazali predvsem v povečanih emisijah izpušnih plinov ter prašenju zaradi uporabe gradbenih delovnih strojev. Ta vpliv je omejen na čas izvajanja in je zato zanemarljiv. Po izvedbi investicije ne bo negativnih vplivov na onesnaženje zraka.

Hrup:

V času izvajanja zemeljskih del bo obremenjenost okolja s hrupom največja, saj bo vir hrupa predstavljala gradbena mehanizacija kot tudi tovorni promet. Vir hrupa bo zgolj občasen. Zaradi časovne omejenosti del bo vpliv hrupa v daljšem časovnem obdobju zanemarljiv. Dela na gradbišču bodo potekala v dnevnem terminu, kar pomeni, da v nočnem času hrupa ne bo. Po izvedbi investicije ne bo vpliva hrupa na okolje.

Odpadki:

Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08) določa, da je za gradbene odpadke v celoti odgovoren investitor. Pri tem se morajo upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihove škodljivosti za okolje ter za zagotovitev predelave nastalih odpadkov oz. njihovo varno odstranitev, če predelava ni možna.

6.4.3 Okoljska učinkovitost in učinkovitost izrabe naravnih virov

Odpadki so produkt človeškega delovanja in se jim z investicijo težko izognemo. Za uspešno obvladovanje količin odpadkov pri izgradnji je potrebno izvajati ustrezne procese oz. dejavnost :

- Reciklaža
- Odlaganje odpadkov
- Deponija zemlje

Reciklaža: Z recikliranjem odpadkov zagotavljamo ponovno uporabo odpadnih snovi oz. materialov, ki nastanejo z investicijo z namenom zmanjševanja izrabe naravnih virov ter zmanjševanja izdelave v naravi nerazgradljivih ali celo strupenih materialov oz. izdelkov. Pogoj za uspešno reciklažo je v prvi vrsti ustrezen sistem zbiranja in sortiranja odpadnih snovi, v nadaljevanju pa tehnološki proces za predelavo materiala v obliko, ki je uporabna za izdelavo novih produktov.

Pri izvajanju pripravljalnih del za gradnjo in pri samih gradbenih delih bodo nastajale različne vrste odpadkov. Zaradi tega je potrebno zagotoviti, da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke hranijo ali začasno skladiščijo na gradbišču tako, da ne onesnažujejo okolja in je zbiralcu gradbenih odpadkov omogočen dostop za njihov prevzem.



Vrste odpadkov (Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih Ur.l. RS, št. 34/08)

Gradbeni odpadek	Klasifikacijska številka
Beton	17 01 01
Les	17 02 01
Plastika	17 02 03
Bitumenske mešanice, ki niso zajete v 17 03 01	17 03 02
Železo in jeklo	17 04 05
Kabli, ki niso zajeti v 17 05 05	17 05 06
Drugi tovrstni odpadki	19 08 99
Drugi tovrstni odpadki	23 03 99

Če hramba ali začasno skladiščenje gradbenih odpadkov ni možna na gradbišču, mora investitor zagotoviti da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke odlagajo neposredno po nastanku v zabojnike, ki so nameščeni na gradbišču ali ob gradbišču in so prirejeni za odvoz gradbenih odpadkov brez njihovega prekladanja.

Investitor mora zagotoviti prevzem gradbenih odpadkov ali njihov prevoz v predelavo ali odstranjevanje preden se začnejo izvajati gradbena dela. Iz dokazila o naročilu prevzema gradbenih odpadkov mora biti razvidna vrsta gradbenih odpadkov, predvidena količina nastajanja gradbenih odpadkov ter naslov gradbišča z navedbo gradbenega dovoljenja, na katerega se nanaša prevzem gradbenih odpadkov. Investitor naj pooblasti enega od izvajalcev del, da bo v njegovem imenu oddajal gradbene odpadke.

Komunalne odpadke, ki bodo nastajali pri izvajanju predvidenih posegov naj se zbira v kontejnerju, ter naj se jih odvaža na bližnje komunalno odlagališče. Viški zemeljskih materialov, ki jih bodo predvidoma mogoče nastali pri postopku ureditve se obravnavajo kot nenevarni odpadki in jih lahko znova koristno uporabimo, kot je predvidoma načrtovano za postopek urejanja.

Omilitveni ukrepi

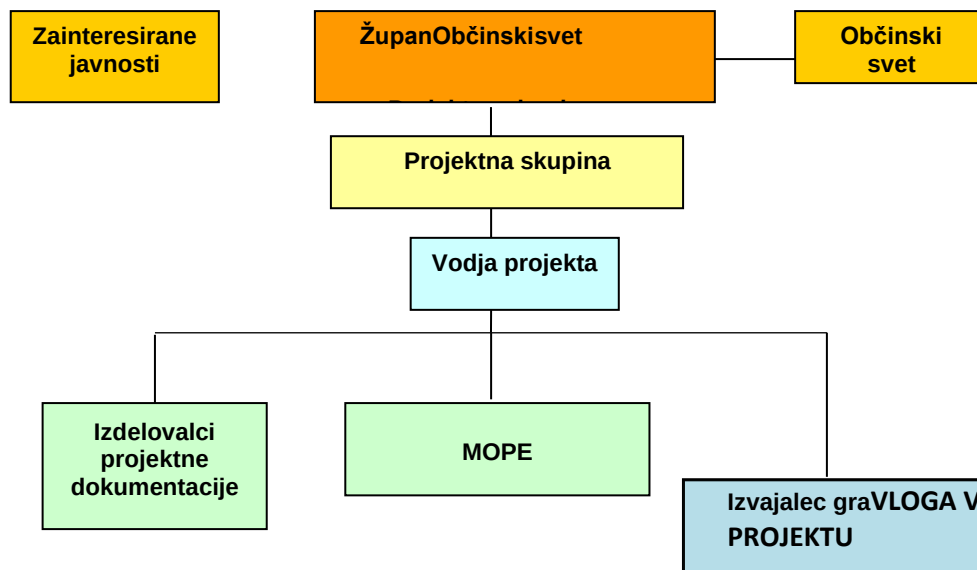
- Pred izkopom naj se odstranijo vsi odloženi odpadki. Morebitne odložene nevarne odpadke naj odstrani pooblaščen organizacija.
- Odpadki, ki bodo nastajali pri izkopu, naj se ločujejo.

Med deli in ob zaključku del se bo dosledno upoštevalo princip čistega okolja. Vse odpadke se bo zbiralo v za to namenjenih lokacijah na obravnavanem gradbišču

1.	Vpliv je zmeren	Količinska in/ali kakovostna sprememba sestavine okolja je majhna
----	-----------------	---



6.5 Kadrovska shema in analiza izvedljivost



Slika 15: Kadrovskoorganizacijska shema

6.5.1 Kadrovska zasedba in usposobljenost

Projekt se bo vodil na Občini Radlje ob Dravi.

Tabela 10: Kadrovska zasedba

VLOGA V PROJEKTU	NALOGE	IME IN PRIIMEK, DELOVNO MESTO, Navedba referenc in opis delovnih izkušenj
Vodja projekta	Koordinacija med izvajanjem projekta, nadzor nad izvedbo del	Marjana Švajger, direktorica občinske uprave Občine Radlje ob Dravi
Član za področje finančnih virov	Nadzor nad finančno konstrukcijo projekta	Duška Zalokar
Članica projektne skupine	Nadzor nad pripravo investicijske in razpisne dokumentacije	Klara Glazer
Članica projektne skupine	Nadzor nad izvedbo javnega naročila	Izvajalec graVLOGA V PROJEKTU Vesna Valente Podrzavnik

6.6 Finančna opredelitev investicije v ekonomski dobi

6.6.1 Opredelitev stroškov poslovanja

Stroške za upravljanje in vzdrževanje bo v ekonomski dobi zagotavljala Občina Radlje ob Dravi.

6.6.2 Opredelitev prihodkov iz poslovanja

Z realizacijo naložbe se ne pričakuje prihodkov.



6.7 Viri financiranja investicije

Investicija bo sofinanciranja iz sredstev ESRR in lastnih sredstev občine.

6.7.1 Skupen prikaz virov financiranja investicijskega projekta – stalne cene

VIRI FINANCIRANJA	2024	2025	SKUPAJ VSI VIRI
UPRAVIČENI STROŠKI			
SKUPAJ PO LETIH	40.983,61 €	2.428.278,70	2.469.262,31
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	15.106,55 €	454.155,76 €	469.262,31 €
ESRR	25.877,06 €	1.974.122,94 €	2.000.000,00 €
NEUPRAVIČENI STROŠKI			
SKUPAJ PO LETIH	9.016,39 €	534.221,31 €	543.237,71 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	9.016,39 €	534.221,31 €	543.237,71 €
SKUPAJ VSI STROŠKI (UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI)			
SKUPAJ PO LETIH	50.000,00 €	2.962.500,01 €	3.012.500,02 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	24.122,95 €	988.377,07 €	1.012.500,02 €
ESRR	25.877,06 €	1.974.122,94 €	2.000.000,00 €
85% EU	21.995,50 €	1.678.004,50 €	1.700.000,00 €
15% SLO	3.881,56 €	296.118,44 €	300.000,00 €
SKUPAJ VREDNOST OPERACIJE			
3.012.500,02 €			



6.7.2 Skupen prikaz virov financiranja investicijskega projekta – tekoče cene

VIRI FINANCIRANJA	2024	2025	SKUPAJ VSI STROŠKI
UPRAVIČENI STROŠKI			
SKUPAJ PO LETIH	32.346,32 €	2.467.653,68	2.500.000,00
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	6.469,26 €	493.530,74 €	500.000,00 €
ESRR	25.877,06 €	1.974.122,94 €	2.000.000,00 €
NEUPRAVIČENI STROŠKI			
SKUPAJ PO LETIH	17.653,68 €	595.571,34 €	613.225,02 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	17.653,68 €	595.571,34 €	613.225,02 €
SKUPAJ VSI STROŠKI (UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI)			
SKUPAJ PO LETIH	50.000,00 €	3.063.225,01 €	3.113.225,02 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	24.122,95 €	1.089.102,07 €	1.113.225,02 €
ESRR	25.877,06 €	1.974.122,94 €	2.000.000,00 €
85% EU	21.995,50 €	1.678.004,50 €	1.700.000,00 €
15% SLO	3.881,56 €	296.118,44 €	300.000,00 €
SKUPAJ VREDNOST OPERACIJE			
3.113.225,02 €			



7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

7.1 Investicijska dokumentacija

Investitor na osnovi, do tega trenutka pridobljenih informacij, zaključuje:

- Da so vlaganja v investicijo upravičena,
- Da obstajajo strokovni in širši družbeni interesi za realizacijo investicije;
- Da je informacijska baza projekta zadovoljiva in transparentna in da so predpostavke utemeljene in verodostojne;
- Da se z nameravanim projektom oz. njegovimi posameznimi posegi ne povzroča nikomur nikakršne škode;
- Da so atributi projekta, kot: tehnologija, obseg, roki, organiziranost za realizacijo, finančna pokritja in finančno ekonomske koristi ocenjeni realno;
- Da tveganja glede realizacije še obstajajo, vendar so v obsegu, ko jih je možno z večjo angažiranostjo menežiranja projekta še zmanjšati.

Na osnovi tega se investitor odloča, da s projektom nadaljuje.

V tem pogledu planira pridobivati nadaljnjo potrebno projektno, investicijsko in upravno dokumentacijo.

Potrebna investicijska dokumentacija

Glede na višino vlaganj v predmetni investicijski projekt v skladu z veljavno Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je za predviden investicijski projekt potreben dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program.