



MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN
PROSTOR
Sektor za komunalo in promet

Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor
T: +386.2.2201 000, E: mestna.obcina@maribor.si
S: <http://www.maribor.si>
Davčna številka: SI12709590, Matična številka: 5883369

Številka: 4102-397/2023-42

Datum: 27.08.2024



GMS - 367

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 17. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE
OBČINE MARIBOR**

**NASLOV GRADIVA: DRAVSKA KOLESARSKA POT ADAMIČEVO NASELJE –
DVOETAŽNI MOST: 2. ETAPA (SPLAVARSKA - STUDENŠKA BRV)**

**GRADIVO PRIPRAVIL: URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR
Sektor za komunalo in promet**

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša ARSENOVIČ, župan

POROČEVALEC: Boštjan Štuhec, Viljenka Godina

PREDLOG SKLEPA:

- 1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP, za projekt Dravska kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most: 2.etapa (Splavarska-Studenška brv) in pooblasti župana MOM za podpis DIIP, ter sklepa o potrditvi DIIP.**



Aleksander Saša Arsenovič
Župan



MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR
Sektor za komunalo in promet

PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 17. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	DRAVSKA KOLESARSKA POT ADAMIČEVO NASELJE – DVOETAŽNI MOST: 2. ETAPA (SPLAVARSKA - STUDENŠKA BRV)
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev 2. DIIP

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Boštjan ŠTUHEC, Strokovni sodelavec VII/2-II	Urad za komunalo, promet in prostor	28.8.2024	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Suzana Fras Vodja urada	Urad za komunalo, promet in prostor	28.8.2024	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	mag. Mateja Cekić vodja urada	Urad za finance in proračun	29.8.2024	
Gradivo pregledala v.d. direktorica MU	Lidija Krebl		02-09-2024	
Dokument parafiral podžupan:	<u>Dr. Samo Peter Medved</u>	Kabinet župana	5.9.24	
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	3.9.2024	

OBRAZLOŽITEV PREDLOGA POTRĐITVE DIIP

1. Pravna podlaga

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. List, št. 60/06, 54/10 in 27/16) s katero je predpisan način odločanja o investicijah ter vrste potrebne investicijske dokumentacije.

1. Uvodna pojasnila

Mestna občina Maribor je v letu 2020 naročila izdelavo PZI projektne dokumentacije za Dravsko kolesarsko pot od Limbuša do dvoetažnega mostu. Projekt je bil razdeljen na dva odseka in sicer prvi odsek od Limbuša do Adamičevega naselja in drugi odsek od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu. Oba odseka sta nato razdeljena še na pododseke.

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje gradnjo pododseka 5 na odseku 2 Dravske kolesarske poti (DKP) skozi MO Maribor. Odsek 2 poteka med Adamičevim naseljem na zahodu in dvoetažnim mostom na vzhodu. Pododsek 5 poteka med Studenško in Splavarsko brvjo v dolžini 733 m. Zaradi prostorskih omejitev se gradi mešana površina za kolesarje in pešce. Predvidena je razširitev sedanje neutrjene javne makadamske poti in gradnja utrjene površine za kolesarje in pešce v skupni širini 4,00 m ter gradnja dodatnih podpornih in opornih konstrukcij. Urejena bo nova razsvetljava z LED svetilkami in trakovi.

2. Cilj investicije

Investicijska vlaganja bodo izboljšala pogoje za zvezno kolesarsko povezavo, zagotavljale povečanje turistične ponudbe in zagotovile varne kolesarske (in sprehajalne) površine.

Obravnavani programski projekt predvideva vlaganja v posamične projekte in sicer v smislu investicijskega vzdrževanja in investicij.

3. Ocenjena vrednost investicije, viri in dinamika financiranja

Celotna vrednost naložbe v stalnih cenah znaša 3.056.719,73 EUR brez DDV oziroma 3.729.198,07 EUR z DDV. Gradnja DKP bo trajala manj kot eno leto, vendar je zaradi priporočila v povabilu DRR naložba prikazana tudi v tekočih cenah: znaša 3.230.814,11 EUR brez DDV oziroma 3.941.593,21 EUR z DDV. Vrednosti so preračunane v tekoče cene na podlagi uradno napovedanih stopenj inflacije 2024–2026.

4. Sklepna ugotovitev

Za vzpostavitev ustreznih sprehajalno kolesarskih površin, bo zagotovljena sodobna infrastruktura, ki bo zagotavljala izkoriščanje potenciala ob reki Dravi.

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP, za projekt Dravska kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most: 2.etapa (Splavarska-Studenška brv)in pooblasti župana MOM za podpis DIIP ter sklepa o potrditvi DIIP.

Pripravil.

Boštjan ŠTUHEC



MESTNA OBČINA MARIBOR



Sofinancira
Evropska unija

Izgradnja Dravske kolesarske poti: Adamičevo naselje – dvoetažni most – 2. etapa Splavarska – Studenška brv

kratak naziv:

DKP Maribor, 2. etapa, Splavarska – Studenška brv

Dokument identifikacije investicijskega projekta



Maribor, avgust 2024

*Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je pripravljen v sodelovanju s sodelavci
Mestne občine Maribor in Javnega holdinga Maribor – Nigrad, d. o. o.,
v skladu s predpisano metodologijo za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na
področju javnih financ
(Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)*

VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA.....	6
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE.....	7
2.1	Predstavitel investitorja	7
2.2	Predstavitel predvidenega vzdrževalca.....	9
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije	10
3	POVZETEK DIIP.....	11
4	ANALIZA STANJA IN RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	14
4.1	Analiza stanja.....	14
4.2	Razlog za investicijsko namero.....	16
5	RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE	17
5.1	Razvojne možnosti in cilji naložbe	17
5.2	Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije	18
6	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	19
6.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami.....	19
6.1.1	<i>Strategija razvoja Slovenije 2030.....</i>	19
6.1.2	<i>Slovenska strategija pametne specializacije – S5</i>	19
6.1.3	<i>Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)</i>	19
6.1.4	<i>Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030.....</i>	20
6.1.5	<i>Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50).....</i>	20
6.1.6	<i>Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih</i>	20
6.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami.....	20
6.2.1	<i>Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027.....</i>	20
6.2.2	<i>Skladnost z razvojno specializacijo regije</i>	21
6.2.3	<i>Strategija razvoja Maribora 2030.....</i>	21
6.2.4	<i>Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030.....</i>	21
6.2.5	<i>Celostna prometna strategija mesta Maribor</i>	21
6.2.6	<i>Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030</i>	22
6.2.7	<i>Strategija Pametno mesto Maribor 2030.....</i>	22
6.2.8	<i>Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035.....</i>	22
6.3	Skladnost naložbe z načelom DNHS.....	22
7	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR	23
7.1	Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO	23
7.2	Usklajenost naložbe s cilji, pogoji in merili za uvrstitev v DRR.....	24
7.2.1	<i>Skladnost naložbe s splošnimi pogoji za uvrstitev v DRR.....</i>	24
7.2.2	<i>Skladnost naložbe s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov.....</i>	25
7.2.3	<i>Skladnost naložbe s predmetom povabila, namenom in cilji projekta.....</i>	29
7.2.4	<i>Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za izbor projektov</i>	29
8	PREDSTAVITEV VARIANT	34
8.1	Ocena variant v PIZ ter DIIP 2019 in DIIP 2022.....	34
8.2	Ocena variant za drugo etapo gradnje odseka 2 DKP – pododsek 5	34

9	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE IN ZGODOVINA PRIPRAVE DOKUMENTACIJE	36
9.1	Projektna in investicijska dokumentacija.....	36
9.2	Analiza lokacije – umeščenost načrtovane naložbe v mestu Maribor.....	38
9.3	Prostorska ureditev, parcele in premoženjskopravna razmerja	38
9.4	Vodovarstveno območje	39
9.5	Območja Natura 2000 in zavarovana območja	39
10	TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV.....	40
10.1	Vrsta investicije	40
10.2	Tehnično tehnološka rešitev	40
11	VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	44
11.1	Vrsta investicije z vidika povabila DRR.....	44
11.2	Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah	44
11.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah	45
11.4	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe	46
11.5	Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih.....	48
11.6	Predvideni viri in dinamika financiranja.....	49
12	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI (CBA ANALIZA) Z IZRAČUNOM FINANČNE VRZELI.....	50
12.1	Stroški in prihodki	50
12.2	Predpostavke finančne analize.....	51
12.3	Finančni kazalniki.....	52
12.4	Finančna vrzel.....	53
13	EKONOMSKA ANALIZA.....	54
13.1	Finančni kazalniki.....	54
13.2	Ekonomska analiza projekta.....	55
13.3	Učinki naložbe, ki jih ni mogoče izraziti v denarju	56
14	ANALIZA TVEGANJA IN OBČUTLJIVOSTI NALOŽBE.....	57
14.1	Analiza tveganja naložbe.....	57
14.2	Analiza občutljivosti.....	57
15	VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNHS.....	59
15.1	Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja	59
15.2	Varstvo okolja med gradnjo pododseka 5 DKP	60
15.3	Skladnost naložbe z načelom DNHS.....	60
16	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI.....	65
16.1	Analiza zaposlenih	65
16.2	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe	65
17	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE.....	66
18	SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE.....	70
18.1	Ocena smotrnosti in učinkovitosti naložbe.....	70
18.2	Nadaljnja priprava projektne in investicijske dokumentacije	70
18.3	Okvirna časovnica za nadaljnjo pripravo projektne in investicijske dokumentacije	71

Seznam preglednic

Preglednica 1:	Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR	11
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene.....	12
Preglednica 3:	Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe.....	13
Preglednica 4:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP	26
Preglednica 5:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene	44
Preglednica 6:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene	45
Preglednica 7:	Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene	46
Preglednica 8:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v DKP – pododsek 5	47
Preglednica 9:	Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, stalne cene.....	48
Preglednica 10:	Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene.....	48
Preglednica 11:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, stalne cene.....	49
Preglednica 12:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene	49
Preglednica 13:	Predvideni stroški vzdrževanja odseka DKP po letih, v EUR.....	50
Preglednica 14:	Stroški amortizacije po letih, v EUR	50
Preglednica 15:	Prihodki po letih, v EUR.....	50
Preglednica 16:	Izračun finančne vrzeli operacije	52
Preglednica 17:	Denarni tok operacije po letih, v EUR	52
Preglednica 18:	Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe.....	53
Preglednica 19:	Izračun finančne vrzeli	53
Preglednica 20:	Koristi iz naslova druge etape gradnje odseka 2 – pododseka 5 DKP.....	55
Preglednica 21:	Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe	55
Preglednica 22:	Ekonomski tok naložbe, v EUR.....	56
Preglednica 23:	Ocenjena tveganja naložbe	57
Preglednica 24:	Vpliv sprememb parametrov na finančno NSV in ISD naložbe.....	58
Preglednica 25:	Vpliv sprememb parametrov na ekonomsko NSV in ISD naložbe	58
Preglednica 26:	Kontrolni seznam za oceno DNHS v času gradnje in obratovanja	62
Preglednica 27:	Okvirna časovnica za nadaljnjo pripravo dokumentacije.....	71

Seznam slik

Slika 1:	Dravska kolesarska pot, odsek 2 s pododseki	14
Slika 2:	Začetek in konec pododseka 5 DKP: Splavarska brv in Studenška brv.....	15
Slika 3:	Trasa DKP – pododsek 5: vzdrževalna pot.....	15
Slika 4:	Območje natečajne rešitve in DKP.....	36
Slika 5:	Meje obdelave druge etape gradnje – pododseka 5 DKP skozi mesto Maribor	38

1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje gradnjo pododseka 5 na odseku 2 Dravske kolesarske poti (DKP) skozi MO Maribor. Odsek 2 poteka med Adamičevim naseljem na zahodu in dvoetažnim mostom na vzhodu. Pododsek 5 poteka med Splavarsko in Studenško brvjo v dolžini 733 m. Zaradi prostorskih omejitev se gradi mešana površina za kolesarje in pešce. Predvidena je razširitev sedanje neutrijene javne makadamske poti in gradnja utrjene površine za kolesarje in pešce v skupni širini 4,00 m (od tega 2,5 m kolesarska pot) ter gradnja dodatnih podpornih in opornih konstrukcij. Urejena bo nova razsvetljava z LED svetilkami in trakovi. Gre za naložbo v kolesarsko pot, ki poteka skozi štiri države: Italija, Avstrija, Slovenija in Hrvaška. V Sloveniji je to državna kolesarska pot D3, ki poteka od Dravograda do Središča ob Dravi, na območju MO Maribor poteka od Limbuša do meje z občino Miklavž na Dravskem polju. V letih 2022–2023 je bila s sofinanciranjem v okviru mehanizma Celostne teritorialne naložbe (CTN) izvedena prva etapa gradnje odseka 2, ki zajema območje od Glavnega do dvoetažnega mostu.

MO Maribor z gradnjo kolesarskih površin v občini sledi ciljem za povečanje trajnostne mobilnosti v mestu, ki jih je zapisala v strateške dokumente, ustreznim nacionalnim ciljem ter ciljem in ukrepom za trajnostno mobilnost, ki jih je sprejela Evropska unija. Načrtovana naložba je gradnja manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja, ki bo predvidoma sofinancirana v okviru mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR) za obdobje 2021–2027. V skladu s pogoji povabila razvojnim svetom regij za pripravo dogovorov za razvoj regij je DKP omenjena v (informativnem) predlogu izvedljivih projektov. V skladu s postopkom priprave DRR je treba projekte na predpisanem obrazcu skupaj s prilogami (mednje sodi tudi DIIP) predložiti regionalnim razvojnim agencijam do 23. avgusta 2024. Za projekte, ki so del državne kolesarske mreže, je treba pred potrditvijo projekta v DRR pridobiti soglasje DRSI. Direkcija izda soglasje, če ima v proračunu opredeljena sredstva za sofinanciranje projekta. RRA za Podravje je 16. julija 2024 DRSI poslala vlogo za soglasje.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi dokumenta PZI – popisa del (september 2020 in april 2022) ter projektantskega predračuna (april 2022) in znaša v tekočih cenah skupaj s pripravo dokumentacije, nadzorom ter informiranjem in komuniciranjem 3.230.814,11 EUR brez DDV oziroma 3.941.593,21 EUR z DDV. V skladu z zahtevami iz DRR in navodili organa upravljanja so upravičeni vsi stroški naložbe, vključno z nepovratnim DDV. Če bo naložba uvrščena med projekte DRR, bodo stroški projekta, skupaj z nepovratnim DDV v celoti (100 %) financirani iz Kohezijskega sklada in ne bodo predstavljali finančne obremenitve za proračun mesta.

DIIP je pripravljen na podlagi predpostavke, da bo naložba uvrščena v DRR regije in bo prejela odločitev o neposredni potrditvi operacije (NPO), s čimer bo MO Maribor upravičena do 100-odstotnega financiranja naložbe. V skladu s predvidenim postopkom usklajevanja DRR, predložitve in ocenjevanja vlog za NPO se lahko pričakuje sklenitev sporazuma o (so)financiranju naložbe najbolj zgodaj proti koncu leta 2025. V skladu s tem je načrtovana tudi okvirna časovnica naložbe, na podlagi te pa tudi dinamika in viri financiranja. Po predložitvi projekta v DRR se utegnejo spremeniti viri in dinamika financiranja, zato bo treba izdelati in v DRR predložiti novi DIIP, vloge za sklenitev sporazuma o NPO pa v skladu s predpisano metodologijo investicijski program.

2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE¹

2.1 Predstavitev investitorja

Osnovni podatki o investitorju in (začasnem) upravljavcu

Naziv	Mestna občina Maribor
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba investitorja	Aleksander Saša Arsenovič, župan
Telefon	02 22 01 000
Faks	02 22 01 207
E-poštni naslov	mestna.obcina@maribor.si
Spletna stran	www.maribor.si
Davčna št.	SI12709590
Matična št.	5883369
TRR	01270-0100008403
Banka	UJP

Podpis odgovorne osebe:

Žig

Predstavitev investitorja in začasnega upravljavca

Mestna občina Maribor (MO Maribor) je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena na podlagi Zakona o lokalni samoupravi. Delovanje MO Maribor določa Statut Mestne občine Maribor². MO Maribor samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in statutom. Njena dejavnost je registrirana pod SKD: O84.110 – Splošna dejavnost javne uprave. MO Maribor je bila vpisana v register lokalnih skupnosti 26. 12. 1994. Odgovorna oseba MO Maribor je župan, Aleksander Saša Arsenovič.

Občina Maribor meri 148 m², v njej je po podatkih Statističnega urada januarja 2024 prebivalo 113 747 prebivalcev. Mesto Maribor je središče občine ter upravno, gospodarsko in kulturno središče Podravske regije in severovzhodne Slovenije. V Mariboru je sedež nacionalnih institucij, kot so Pošta Slovenije, Javni sklad RS za podjetništvo, Javna agencija Republike Slovenije za energijo in Agencija za železniški promet Republike Slovenije. V mestu je vrsta institucij nacionalnega pomena: Univerza v Mariboru, Inštitut informacijskih znanosti – IZUM, SNG Maribor, Univerzitetni klinični center Maribor in Mariborska nadškofija. Mesto se ponaša s številnimi kulturnimi ustanovami in športnimi objekti.

¹ Opomba: investitor, upravljavec ter izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije z žigi in podpisi so zaradi preglednosti uvrščeni na začetek dokumenta, zato v IP (3. alineja 4. odstavka člena 13. uredbe o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ – obvezna vsebina investicijskega programa) niso ponovno navedeni.

² Medobčinski uradni vestnik (MUV), št. 10/2011, 8/2014, 12/2019 in 4/2022

V občini Maribor obstaja razvejano kolesarsko omrežje v mestu in obmestnem območju ter povezave s sosednjimi občinami. Hrbtenico kolesarskega omrežja v Mariboru tvori enajst primarnih kolesarskih koridorjev v skupni dolžini ca. 228 kilometrov³, ki povezujejo Maribor z okoliškimi občinami. Mesto si prizadeva za bolj zdravo okolje za prebivalce in spodbuja trajnostno mobilnost, kar je zapisalo v več strateških razvojnih dokumentov, ki so nastali v preteklih desetih letih. Prizadeva si za boljše dostopnost s kolesom ali peš do ključnih storitev v mestu, prijaznejše okolje za kolesarje in pešce ter večjo uporabo javnih prevoznih sredstev.

Za gradnjo Dravske kolesarske poti (DKP) – dela državnega kolesarskega omrežja, ki teče skozi mesto – je pred desetimi leti iz Mariborske razvojne agencije (zdaj RRA za Podravje – Maribor) prišla pobuda za ustanovitev partnerstva lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa DKP. Pogodbeno partnerstvo 18 občin in treh razvojnih agencij je bilo ustanovljeno leta 2016. Projekt vodi RRA za Podravje – Maribor, ki vodi postopke umeščanja in izgradnje DKP v občinah – članicah ter usklajuje aktivnosti z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI). Slednja se je partnerstvu pridružila leta 2018⁴. DKP, ki poteka skozi štiri države, je za mesto izjemnega pomena, ne le kot povezava s sosednjimi občinami, temveč tudi kot pomembna kolesarska povezava med zahodom in vzhodom mesta za prebivalce in obiskovalce, ter pomembna privlačnost turistične ponudbe mesta.

Načrtovano drugo etapo gradnje odseka 2 DKP skozi mesto bo MO Maribor izvedla ob načrtovanem sofinanciranju iz mehanizma Dogovor za razvoj regij. Naložba naj bi bila kot del državnega kolesarskega omrežja v celoti sofinancirana iz Kohezijskega sklada, predvidoma v letih 2025 in 2026, s težiščem gradnje v letu 2026, ko naj bi bil 733 m dolg pododsek tudi končan.

Po končani naložbi bo investitor, MO Maribor, zgrajeno infrastrukturo prenesel v upravljanje Direkcije RS za infrastrukturo (DRSI), do prenosa pa jo bo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor, na podlagi pogodbe o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture.

Odgovorne osebe in organizacija za izvedbo naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del ter strokovni nadzor in koordinatorja za zdravje in varnost pri delu (ZVD).

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet. Skrbnik projekta bo Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad., z večletnimi izkušnjami pri vodenju tovrstnih projektov. Skrbnik projekta bo skrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev, usklajeval delo z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba) ter skrbel za komuniciranje in poročanje na podlagi sporazuma o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge v drugi fazi izbire projektov v Dogovoru za razvoj regij sklenjena z Ministrstvom za infrastrukturo, pristojnim za državno kolesarsko omrežje.

³ <https://bikemaribor.com/analiza-kolesarskega-omrezja>

⁴ Partnerstvo za Dravsko kolesarsko pot, objavljeno na <https://dravabike.si/partnerstvo-za-dravsko-kolesarsko-pot>

2.2 Predstavitev predvidenega vzdrževalca

Osnovni podatki o predvidenem vzdrževalcu

Predvideni vzdrževalec objekta po končani naložbi:

Naziv organizacije	Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o., Skupina JHMB
Naslov	Zagrebška cesta 30, 2000 Maribor
Direktor	Andrej Rihter, vršilec dolžnosti direktorja (od 1. 8. 2024)
Telefon	02 450 03 00
E-poštni naslov	nfo@nigrad.si
Davčna številka	7108371
Matična številka	5066310

Podpis:

Žig

Predstavitev predvidenega vzdrževalca⁵

Po končani gradnji celotne kolesarske poti skozi mesto kot dela državnega kolesarskega omrežja bo Dravska kolesarska pot prenesena v upravljanje DRSI, ki jo bo tudi vzdrževala oziroma zagotovila vzdrževanje pri vzdrževalcu v skladu z zakonom. Do prenosa bo naložbo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor, na podlagi dodatka k pogodbi o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture.

Javno podjetje Nigrad Maribor, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor, vzdržuje javne prometne površine v Mariboru in okolici. Osnovna dejavnost podjetja je opravljanje komunalnih dejavnosti, organiziranih v poslovnih modelih gospodarskih javnih služb (GJS) ter tržnih storitev za potrebe lokalnih skupnosti, podjetij, ustanov in individualnih naročnikov. Dejavnosti GJS opravlja na podlagi odloka o gospodarskih javnih službah v MO Maribor ter na podlagi pogodb o vzdrževanju GJI.

Med glavne dejavnosti podjetja spadajo: redno letno vzdrževanje javnih prometnih površin, pregledniška služba, implementacija in vzdrževanje horizontalne in vertikalne prometne signalizacije, vzdrževanje zelenih površin, izvajanje zimske službe, vgrajevanje asfaltnih zmesi in dela na trgu. V okviru vzdrževanja gospodarske javne infrastrukture (GJI) podjetje redno vzdržuje ca. 730 km cest, 80 semaforiziranih križišč in ca. 16.500 svetilk javne razsvetljave. V okviru GJS upravlja in vzdržuje ca. 700 km kanalskih vodov s 100 prečrpališči. JP Nigrad vzdržuje tudi kolesarske poti. Te večinoma potekajo v obliki pasov po prometnih površinah za pešce, delno tudi po površinah za motoriziran promet, le redke so grajene kot samostojne poti, zato podatek o dolžini kolesarskih površin, ki jih vzdržuje, ni na voljo.

⁵ Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2023 – izvleček GJS, maj 2024

2.3 Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije

Osnovni podatki o izdelovalcu projektne dokumentacije PZI

Naziv organizacije	JV PROINFRA inženirski biro, d. o. o., in MEGALIT inženirski biro, d. o. o.
Naslov	Gosposvetska cesta 84, 2000 Maribor
Direktor	Aljaž Vesenjāk
Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije	
Ime in priimek	Matevž Kraj, vodja projekta
Telefon:	041 977 968
E-poštni naslov	info@proinfra.si

Žig

Podpis:

Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije – DIIP

Naziv organizacije	Ekonomski institut Maribor, d. o. o.
Naslov	Razlagova ulica 22, 2000 Maribor
Direktorica	Viljenka Godina
Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije	
Ime in priimek	Viljenka Godina
Telefon:	041 766 114
E-poštni naslov	viljenka.godina@eim-mb.si

Žig

Podpis:

3 POVZETEK DIIP

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) „Izgradnja Dravske kolesarske poti Adamičevo naselje – dvoetažni most – 2. etapa Splavarska – Studenška brv“ je pripravljen na podlagi projekta za izvedbo – PZI, ki sta ga v okviru skupnega nastopa (JV – Joint Venture) izdelala podjetje Proinfra inženirski biro, d. o. o., in podjetje Megalit, inženirski biro, d. o. o., septembra 2020, ter popisa del s projektantskim predračunom, ki sta ga isti podjetji izdelali aprila 2022, po izvedbi recenzije izdelane projektne dokumentacije PZI. DIIP je pripravljen v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. MO Maribor bo projekt predložila za uvrstitev v Dogovor za razvoj regij 2021–2027 (DRR). K vlogi na predpisanem obrazcu št. 2 je treba priložiti DIIP. Zato ta DIIP zajema tudi analizo stroškov in koristi ter opis in utemeljitev izpolnjevanja predpisanih pogojev uvrstitev v DRR in meril za izbiro za financiranje z NPO.

Dokumentacija PZI, skupaj s popisom del in predračunom, je bila izdelana za celotni odsek 2 Dravske kolesarske poti (DKP) od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu. V okviru prve etape je bila decembra 2023 zaključena gradnja DKP od Glavnega mostu do dvoetažnega mostu (pododseki 7–10).

Ta DIIP zajema drugo etapo gradnje odseka 2 DKP, od Splavarske do Studenške brvi – pododsek 5, v skupni dolžini 733 m. Gre za pododsek, ki poteka med brežino reke in dvignjeno rečno teraso (višine 3 do 5,4 m). Zaradi teh prostorskih omejitev se gradi **mešana površina** za kolesarje in pešce v skupni širini 4,0 m. Predvidena je razširitev skupne površine na celotnem pododseku 5, da se zagotovi minimalna predpisana širina poti za dvosmerni promet kolesarjev (2,5 m) in površina za pešce (1,5 m), gradnja podlage, utrditev in preplastitev vozišča, gradnja podpornih in opornih konstrukcij z ograjami za zaščito pred padci, zagotovitev nove dekorativne razsvetljave ter prometna oprema in števec kolesarjev.

Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz aprila 2022 in prikazana v naslednji preglednici. Podrobnejša specifikacija stroškov GOI del je v točki 11.2.

Preglednica 1: Povzetek ocenjene vrednosti naložbe v stalnih in tekočih cenah, v EUR

Oz.	Opis del	Stalne cene brez DDV	Tekoče cene brez DDV
1.	GOI dela z opremo (skupaj z nepredvidenimi deli)	2.988.254,64	3.157.832,11
2.	Projektna in investicijska dokumentacija (razen DIIP)	7.500,00	7.716,28
3.	Gradbeni idr. nadzori ter VZD	59.765,09	64.009,26
4.	Informiranje in obveščanje	1.200,00	1.256,46
5.	Skupaj ostali stroški	68.465,09	72.982,00
6.	SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV	3.056.719,73	3.230.814,11
7.	DDV	672.478,34	710.779,10
8.	SKUPAJ NALOŽBA Z DDV	3.729.198,07	3.941.593,21

Celotna vrednost naložbe v stalnih cenah znaša 3.056.719,73 EUR brez DDV oziroma 3.729.198,07 EUR z DDV. Gradnja DKP bo trajala manj kot eno leto, vendar je zaradi priporočila v povabilu DRR naložba prikazana tudi v tekočih cenah: znaša 3.230.814,11 EUR brez DDV oziroma 3.941.593,21 EUR z DDV. Vrednosti so preračunane v tekoče cene na podlagi uradno napovedanih stopenj inflacije 2024–2026.

V skladu z zahtevami iz povabila DRR in navodili upravnega organa bodo do sofinanciranja iz Kohezijskega sklada upravičeni vsi stroški naložbe, vključno z DDV, ki ga upravičenec ne more odbiti. Stopnja sofinanciranja je odvisna od pridobitve soglasja DRSI k izvedbi projekta. Pri projektih državne kolesarske mreže, ki pridobijo soglasje DRSI, bodo upravičeni stroški projekta financirani v celoti (100 %), tako da naložba ne bo obremenjevala mestnega proračuna. Viri in dinamika financiranja v stalnih in tekočih cenah so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 2: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene

Z. št.	Vrsta stroška, viri financiranja	Skupaj	2025	2026
STALNE CENE				
1	Upravičeni stroški (DRR 100 %), od tega	3.729.198,07	7.320,00	3.721.878,07
1.1	Kohezijski sklad (85 %)	3.169.818,36	6.222,00	3.163.596,36
1.2	Proračun RS (15 %)	559.379,71	1.098,00	558.281,71
1.3	MO Maribor	0,00	0,00	0,00
2	Neupravičeni stroški (DDV); MO Maribor	0,00	0,00	0,00
3	SKUPAJ NALOŽBA	3.729.198,07	7.320,00	3.721.878,07
TEKOČE CENE				
1	Upravičeni stroški (DRR 100 %), od tega	3.941.593,21	7.418,82	3.934.174,39
1.1	Kohezijski sklad (85 %)	3.350.354,23	6.306,00	3.344.048,23
1.2	Proračun RS (15 %)	591.238,98	1.112,82	590.126,16
1.3	MO Maribor	0,00	0,00	0,00
2	Neupravičeni stroški (DDV); MO Maribor	0,00	0,00	0,00
3	SKUPAJ NALOŽBA	3.941.593,21	7.418,82	3.934.174,39

Okvirna časovnica za izvedbo projekta

Začetek gradnje DKP je povezan s postopkom potrjevanja projektov v prvi fazi v okviru DRR, podpisa DRR, predložitve vloge za neposredno potrditev operacije (NPO) na pristojno Ministrstvo za infrastrukturo, ocene vloge in nato sklenitve sporazuma o sofinanciranju. MO Maribor bo po prejetju pozitivnega sklepa v prvi fazi (predvidoma v začetku leta 2025) v skladu s predpisi o javnem naročanju začela postopek izbire zunanjih izvajalcev (z odložnim pogojem), gradnja DKP pa se bo začela po sklenitvi sporazuma o neposrednem financiranju naložbe, predvidoma leta 2026, in bo končana v istem letu. Več podrobnosti je na voljo v okvirni časovnici v točki 11.4.

Kazalniki in utemeljenost investicije

Naložba v gradnjo dela državnega kolesarskega omrežja –Dravske kolesarske poti (DKP) nima profitnega značaja, saj bo kolesarska pot po končani naložbi brezplačno na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem mesta.

Preglednica 3: Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe

Naziv	Kratica	Vrednost
Prihodki (leto 2027)		0,00 EUR
Odhodki (leto 2027)		6.100,00 EUR
Dobiček/izguba		-6.100,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja		0,0
Donosnost poslovanja		0,0
Doba vračanja vloženih sredstev	(v letih)	33
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	FRR/C	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	FNPV/C	-3.533.360,58 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	relativna FNPV/C	-0,9475

Zaradi negativne neto sedanje vrednosti naložbe -3.533.360,58 EUR je negativna tudi relativna neto sedanja vrednosti (NSV) in interne stopnje donosnosti zato ni mogoče izračunati. Doba vračanja investicijskih sredstev bo 33 let.

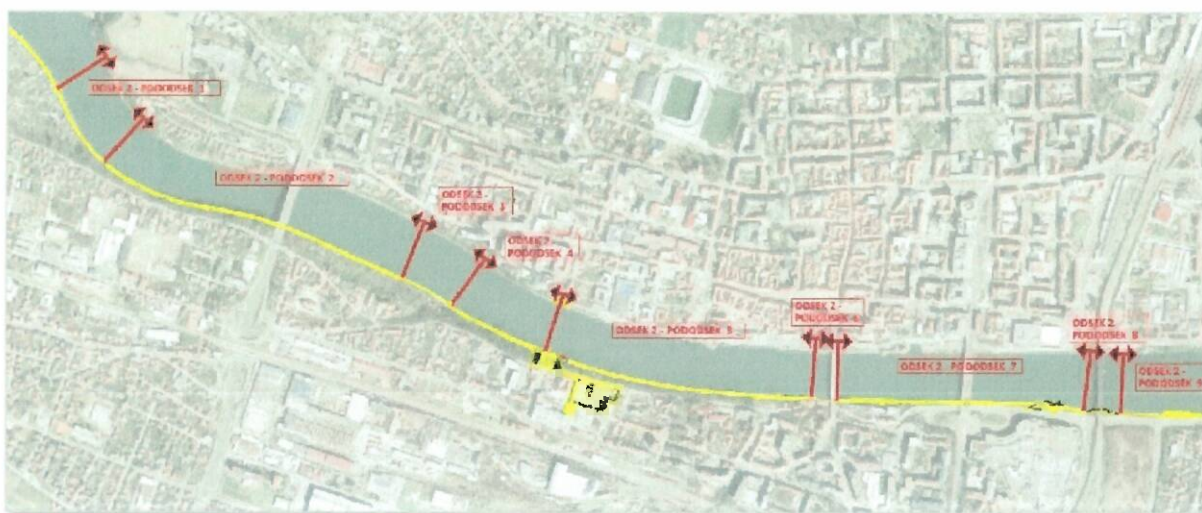
Ima pa naložba širše družbene koristi, saj znaša njena ekonomska stopnja donosnosti 9,80 %, koristi naložbe pa presegajo stroške za 1,04 odstotka. V skladu s kazalniki je načrtovana naložba v gradnjo DKP v MO Maribor utemeljena in upravičena.

4 ANALIZA STANJA IN RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO

4.1 Analiza stanja

Analiza stanja je povzeta iz projektne naloge za izdelavo projektne dokumentacije, ki jo je leta 2019 pripravil investitor, MO Maribor (v nadaljnjem besedilu: projektna naloga)⁶, in projektne dokumentacije za izgradnjo (PZI) Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most, ki sta jo leta septembra 2020 izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., Poljčane, v okviru skupnega nastopa⁷ (v nadaljnjem besedilu: PZI). Dokumentacija PZI je izdelana za celotni odsek 2 DKP, ki poteka v smeri zahod–vzhod od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu, skupna dolžina znaša 3.512 m. Odsek 2 s pododseki je prikazan na sliki v nadaljevanju:

Slika 1: Dravska kolesarska pot, odsek 2 s pododseki



Vir: PROINFRA inženirski biro, d. o. o., in MEGALIT, d. o. o.

Gradnja prvega dela odseka 2 DKP skozi Maribor, od Glavnega do dvoetažnega mostu (pododseki 7–10), je bila sofinancirana iz mehanizma Celostne teritorialne naložbe (CTN) in končana decembra 2023.

Naložba, ki je opisana v tem DIIP, se nanaša na odsek 2, **pododsek 5**, tj. DKP med Splavarsko brvjo na vzhodu in Studensko brvjo na zahodu. Skupna dolžina pododseka meri 733 m.

⁶ Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije IZP, DGD in PZI za razširitev trase kolesarske poti in ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – dvoetažni most, št. 41001-504/2018-24, Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 11. 12. 2019

⁷ PZI, št. projekta 67/2, Vodilni načrt, T.1 Tehnični opis in izračuni, T.2 Projektantski popis s predizmerami in stroškovno oceno, Maribor, september 2020, ter št. 11/6 Predračunski elaborat, Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d. o. o., Poljčane, april 2022

Slika 2: Začetek in konec pododseka 5 DKP: Splavarska brv in Studenška brv



Vira: <https://mariborinfo.com>



PROINFRA inženirski biro d. o. o.

Za predstavitev stanja povzemamo iz tehničnega poročila PZI samo del, ki se nanaša na ta pododsek 5 od Splavarske do Studenške brvi.

Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin

Ciljna skupina načrtovane naložbe so kolesarji – prebivalci in obiskovalci mesta, ki bodo uporabljali pododsek 5 DKP za rekreacijo in dnevne migracijske poti, vključno s tistimi, ki zaradi neskljenjene in neustrezne kolesarske povezave med pretežno stanovanjskimi soseskami na zahodu in središčem mesta (z vozišči JPP) uporabljajo osebne avtomobile.

Slika 3: Trasa DKP – pododsek 5: vzdrževalna pot



Vir: DIIP, BPI, d. o. o.

Načrtovani del DKP poteka na tem območju po obstoječi javni neutrjeni vzdrževalni makadamski poti ob Dravi, ki je hkrati sprehajalna pot. Sedanja širina poti znaša ca. 3 m ter je namenjena pešcem in kolesarjem kot dvosmerna kolesarska pot. Na levi strani (vzdolž rečnega toka v smeri proti vzhodu) je omejena z brežino reke, na desni strani jo omejujejo 3–5,4 metra visoki ostanki rečnih teras. Brežina reke, pobočja teras in vozišče niso urejeni, prometnih oznak ni.

Sedanja širina in ureditev poti ne ustrezata predpisanim minimalnim širinam in površinam poti, namenjenih mešanemu prometu pešcev in kolesarjev⁸. Neutrjena površina, ki je namenjena tudi vzdrževanju struge (občasni dostop s težkimi stroji), za kolesarjenje ni primerna in je lahko tudi nevarna. Pozimi površine niso na voljo, ker se ne pluzijo, temveč se uporabljajo za odlaganje snega.

4.2 Razlog za investicijsko namero

Manjkajoči del državnega daljinskega kolesarskega omrežja

Pododsek 5 DKP, ki ga obravnava ta DIIP, je manjkajoči del omrežja državne daljinske kolesarske poti D3, ki povezuje urbana središča in turistična naselja ter se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo skozi Slovenijo⁹.

DKP je vključena v načrtovane ukrepe države v programu evropske kohezijske politike (PEKP)¹⁰: v okviru specifičnega cilja RSO3.2 je navedena „izgradnja oz. dograditev kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja“. Z načrtovano naložbo MO Maribor prispeva k izgradnji manjkajočih delov na državnem kolesarskem omrežju.

Prispevek odseka k izboljšanju trajnostne mobilnosti v mestu in regiji

Pododsek 5 DKP je umeščen na desnem bregu Drave. Z obstoječimi povezavami z levim bregom prek obeh brvi in Glavnega mostu omogoča enostaven in hiter dostop do središča mesta (šole, centralne funkcije mesta, pomembni športni objekti in druge ustanove), dostop do osrednjih vozlišč javnega potniškega prometa (JPP) na levem bregu Drave ter s tem predstavlja optimalno kolesarsko povezavo v mestu v smeri vzhod–zahod in obratno, ki se bo po končani gradnji lahko uporabljala tudi za dnevne migracije prebivalcev mesta (pot na delo, šolo in po opravkih v središče mesta) – in omogočala povečanje trajnostne mobilnosti. Za mesto Maribor je DKP pomembna kolesarska površina za rekreacijo prebivalcev in obiskovalcev, kot del meddržavne kolesarske mreže pa tudi pomembna turistična privlačnost mesta.

Načrtovana naložba bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev in zmanjševanju negativnih vplivov motoriziranega prometa na okolje. Z gradnjo ustrezne utrjene površine in varoval (opornikov/podpornikov) se bo z naložbo povečala tudi fizična varnost kolesarjev. Izboljšali se bodo pogoji za dnevne migracije prebivalcev mesta in primestnih naselij v občini od izhodišča do središča mesta in nazaj. S tem MO Maribor zagotavlja pogoje za povečanje obsega dnevnih migracij s kolesom ter zmanjšanje obsega voženj z osebniimi avtomobili iz drugih mestnih četrti in bolj oddaljenih naselij v mestno središče.

Ne nazadnje investicijsko namero za izgradnjo pododseka 5 DKP skozi Maribor utemeljujemo z dejstvom, da je obravnavan pododsek 5 del odseka 2 načrtovane gradnje DKP, ki je logično nadaljevanje prve etape gradnje odseka 2, zaključene v letu 2023.

⁸ Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)

⁹ Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023

¹⁰ Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, december 2022, tč. 2.1.1.1

5 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE

5.1 Razvojne možnosti in cilji naložbe

Čeprav Slovenija na področju kolesarjenja, zlasti kot načina prevoza pri dnevnih migracijah (prevoz na delo, v šolo), zaostaja za drugimi državami EU, se število ljudi, ki uporabljajo kolesa za rekreacijo in dnevne migracije, povečuje tudi pri nas. V Mariboru se povečuje tudi število dnevnih obiskovalcev in turistov. Razvojne možnosti naložbe so zato pozitivne.

Namen načrtovane naložbe je spodbujati spreminjanje potovalnih navad prebivalcev in obiskovalcev mesta tako, da vsaj del poti, ki jih sicer opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmerijo na kolesarjenje z običajnimi ali električnimi kolesi ali na kombinacijo kolesarjenja in javnega potniškega prometa (JPP): kolo–vlak/avtobus. Takšno spreminjanje potovalnih navad neposredno prispeva k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in delcev zaradi prometa in s tem k boljšemu zraku v mestu, zmanjšanju hrupa in bolj zdravemu načinu mobilnosti v mestu. Z naložbo MO Maribor prispeva k udejanjanju strateških usmeritev iz lokalnih in državnih prostorskih razvojnih dokumentov, vključno z ukrepi za izboljšanje urbanega okolja ter spodbujanjem nizkoogljičnih strategij in trajnostne multimodalne mobilnosti v urbanih območjih, ob upoštevanju predpisov o načrtovanju in gradnji kolesarskih površin.

Cilji naložbe so zagotoviti ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila načrtovano spreminjanje potovalnih navad: varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob Dravi, del kratke in neposredne dvosmerne kolesarske povezave med zahodnim (in vzhodnim), pretežno stanovanjskim delom mesta, in središčem; preko povezave od Glavnega mostu do dvoetažnega mostu, zgrajene v prvi etapi gradnje, pa tudi z vozliščem javnega potniškega prometa (osrednjo železniško in avtobusno postajo). MO Maribor v okviru naložbe izboljšuje infrastrukturne pogoje za krepitev obsega kolesarjenja kot elementa državne, regionalne in lokalne trajnostne mobilnosti. **Specifični cilji** načrtovane naložbe v gradnjo pododseka 5 DKP skozi mesto so:

- izgradnja enega od manjkajočih odsekov na državnem daljinskem kolesarskem omrežju D3 – Dravska kolesarska pot,
- zagotovitev prometno in fizično varne kolesarske povezave med mestnimi četrtmi in središčem mesta ter izboljšanja kolesarskih povezav s sosednjimi občinami,
- povečanje obsega uporabe koles za dnevne migracije kot alternative osebnim avtomobilom,
- povečanje obsega uporabe koles za rekreativne namene prebivalcev in obiskovalcev,
- zaradi boljše ureditve prometa, manjših izpustov in hrupa, ki so posledica motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev in obiskovalcev.

Z izvedeno naložbo bodo doseženi naslednji **fizični kazalniki naložbe – učinki**:

- 733 m skupnega prostora za kolesarje in pešce z novo dvosmerno kolesarsko potjo predpisane širine (2,5 m), ki je od površine za pešce razmejena z vzdolžno črto, kot nadaljevanje že zgrajene prve etape odseka 2 DKP skozi mesto,
- izgradnja opornih konstrukcij različnih višin v skupni dolžini 758,50 m,
- izgradnja podporne konstrukcije ob reki v dolžini 32,50 m,
- izvedba nove okolju prijazne dekorativne javne razsvetljave (LED),
- zagotovitev prometne signalizacije in oznak za DKP ter postavitve števca kolesarjev.

Izvedena naložba bo omogočala doseganje naslednjega **rezultata** PEKP:

- ocenjeno je, da bo novi pododsek DKP skozi Maribor omogočil uporabo najmanj **5000 kolesarjem** na letni ravni.

5.2 Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije

Načrtovana naložba v DKP pomeni dograditev državnega kolesarskega omrežja D3 in kot takšna vpliva na celotno regijo Podravje, pa tudi na sosednjo, Koroško regijo. O tem priča pogodbeno partnerstvo 18 lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa Dravske kolesarske poti. Pogodbeno partnerstvo občin in treh razvojnih agencij iz Podravske in Koroške regije je bilo ustanovljeno leta 2016. Vodja projekta, Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, vodi postopke umeščanja in izgradnje Dravske kolesarske poti v občinah – članicah ter usklajuje aktivnosti z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), ki se je partnerstvu pridružila leta 2018.

Naložba bo prispevala k sklenjenosti DKP, ki poteka skozi štiri države: Italija, Avstrija, Slovenija in Hrvaška. Zato razvojni vpliv naložbe presega tudi državne meje.

6 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

6.1 Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami

6.1.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

V ospredju Strategije razvoja Slovenije 2030¹¹ je zagotovitev kakovostnega življenja za vse, zato strategija temelji na uravnoteženem gospodarskem, družbenem in okoljskem razvoju države, ki upošteva omejitve in zmožnosti prostora ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje generacije. Trajnostno mobilnost kot krovni cilj razvijanja kolesarjenja je mogoče povezati tudi z osmim razvojnim ciljem, nizkoogljično krožno gospodarstvo, kjer je med ukrepi navedeno, da mora infrastruktura omogočati trajnostno mobilnost.

6.1.2 Slovenska strategija pametne specializacije – S5

Slovenska strategija pametne specializacije – S5¹² do leta 2030 je „platforma“ za udejanjanje zelenega prehoda – primarnega cilja S5. Osredotoča se na spodbujanje inovacij in tehnološkega razvoja gospodarstva in RRD na področjih, na katerih Slovenija izkazuje konkurenčne prednosti za pozicioniranje na globalnih trgih, ter podpira prehod v krožno gospodarstvo in nizkoogljično družbo. S5 je opredeljena kot podlaga za izvajanje EKP v obdobju 2021–2027. S5 ni omenjena v specifičnem cilju RSO3.2 in naložbe v DKP ni mogoče umestiti v spodbujanje inovacij in tehnološkega razvoja. DKP pomeni infrastrukturo, ki omogoča in podpira razvoj trajnostne mobilnosti in intermodalnosti (v kombinaciji z JPP) v mestih in zunaj mest ter prispeva k doseganju podnebne nevtralnosti in prehodu v nizkoogljično krožno gospodarstvo, ki je horizontalna tema S5. Zato bi jo morda lahko kot „podporno infrastrukturo“ umestili v prednostni področji S5 Pametna mesta in skupnosti ter Trajnostni turizem. SRIP¹³ Pametna mesta in skupnosti se med drugim osredotoča na mobilnost, transport in logistiko ter kakovost urbanega prebivanja. SRIP Trajnostni turizem pa se med drugim osredotoča tudi na zmanjšanje ogljičnega odtisa v turizmu, k čemur vsekakor prispeva naložba v DKP.

6.1.3 Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)

V dokumentu SPRS¹⁴ so v usmeritvah za razvoj prometne infrastrukture obravnavani trajnostna mobilnost (hoja in kolesarjenje v povezavi z JPP) in kolesarsko omrežje. Njegovo zasnovano tvori omrežje državnih daljinskih kolesarskih poti, ki povezuje urbana središča in turistična naselja ter se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo skozi Slovenijo. V to usmeritev spada načrtovana naložba v DKP. Zaradi umeščenosti v urbani prostor bo DKP opravljala tudi funkcijo kolesarskega omrežja za dnevno mobilnost, saj se navezuje na stanovanjska območja, območja generatorjev dnevne mobilnosti ter postajališča JPP (neposredni dostop do avtobusnega postajališča je bil zagotovljen v prvi etapi gradnje).

¹¹ Vlada Republike Slovenije, december 2017

¹² MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023

¹³ Strateška razvojno inovacijska partnerstva

¹⁴ Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

6.1.4 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030

V dokumentu ReNPRP30¹⁵ je v izhodiščih ugotovljeno, da kolesarski promet na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ni urejen, zato sistem kolesarskih poti ni dograjen in funkcionalno logično sklenjen, ni v funkciji JPP in ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije. Med ukrepi so navedeni izdelava strateškega načrta, celostnih prometnih strategij (občine, regije) in gradnja ustrezne kolesarske infrastrukture, s poudarkom tudi na povezavi z JPP. Načrtovana naložba je skladna z navedenimi usmeritvami.

6.1.5 Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50)

Slovenija si je zadala za cilj doseči ogljično nevtralno družbo do leta 2050 in glavna usmeritev, ki se uresničuje s strategijo REDPS50¹⁶, je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov (TGP) iz cestnega (motoriziranega) prometa, ki vplivajo na podnebne spremembe in so se v preteklih letih najhitreje povečevale. Med sprejetimi usmeritvami in ukrepi do leta 2030 so na prvem mestu ukrepi trajnostne mobilnosti. Slovenija bo dejavno spodbujala aktivno trajnostno mobilnost z izgradnjo infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje za dnevne uporabnike, ki bo omogočala dostop do mestnih središč ter prispevala tudi k zmanjšanju emisij hrupa.

6.1.6 Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih

Leta 2017 je bil izdelan dokument Kolesarjem prijazna infrastruktura¹⁷, ki med drugim določa usmeritve za načrtovanje in gradnjo državnih kolesarskih povezav v navezi z drugimi kolesarskimi povezavami in JPP ter navaja priporočila in usmeritve. Te so bile upoštevane pri snovanju in projektiranju pododseka 5 DKP, ki je predmet te naložbe.

Usklajenost s programom evropske kohezijske politike je navedena v točki 7.2.

6.2 Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami

6.2.1 Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027

V RRP Podravja¹⁸ je ugotovljeno, da kolesarsko omrežje v regiji ni povezano, čeprav regijo prečkajo tri pomembne državne daljinske kolesarske povezave. Kot primer dobre organiziranosti je navedena DKP, ki je bila leta 2022 edini primer celovito označene in s projektno dokumentacijo obravnavane kolesarske povezave v regiji. Omenjeno je partnerstvo občin in regionalnih agencij pri razvijanju DKP (in turizma na Dravi). Ukrepi za razvoj kolesarske infrastrukture so navedeni v okviru Razvojnega cilja 2 – Nizkoogljichna in bolj zelena regija, Razvojne prioritete 2.6 Trajnostna mobilnost, ukrep 2.6.1 Spodbujanje uporabe in razvoj vseh oblik trajnostnega prometa, kjer je omenjena ureditev varnih kolesarskih (in peš) poti kot osnove za izboljšanje dnevne mobilnosti v urbanih in podeželskih območjih ter ureditev sklenjenih in varnih kolesarskih povezav na daljših relacijah (s poudarkom na daljinskih kolesarskih povezavah).

¹⁵ Uradni list RS, št. 124/2023

¹⁶ Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2

¹⁷ Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017

¹⁸ RRA Podravje, junij 2022

6.2.2 Skladnost z razvojno specializacijo regije

Razvojna specializacija regije je kot predlog opredeljena v Regionalnem razvojnem programu Podravja 2021–2027, v poglavju 4.3, Predlog razvojne specializacije Podravske regije. Prednostna razvojna področja regije zajemajo:

- Zdravje in aktivno staranje v luči demografskih sprememb in izboljšanje blaginje prebivalstva,
- Trajnostna kmetijska in živilskopredelovalna dejavnost s poudarkom na samooskrbi in varni prehrani,
- Trajnostni turizem in razvoj podeželja ter
- Zelene tehnologije in trajnostni materiali.

Razvoj kolesarjenja in infrastrukture zanj se lahko neposredno umesti zlasti v prvo in tretje prednostno razvojno področje, lahko bi ga opredelili kot „horizontalni ukrep“ za udejanjanje prednostnih razvojnih področij. Prednostna razvojna področja na izvedbeni ravni namreč povezuje kombinacija politik, ki združuje naložbe v človeške vire, **aktivacijo**, **mobilnost** s tehnološkimi in netehnološkimi naložbami itd.

6.2.3 Strategija razvoja Maribora 2030

Strategija razvoja Maribor do leta 2030¹⁹ je bila pripravljena že leta 2012, ko DKP še ni bila zasnovana. V strategiji pa so v okviru strateške osi X poudarjene trajnostne oblike prometa, med njimi tudi kolesarjenje, ter obveščanje in ozaveščanje o uvajanju trajnostnih oblik prometa.

6.2.4 Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030

Dokument Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030²⁰ je bil pripravljen že leta 2013, pred opredelitvijo DKP. Dokument celovito obravnava stanje kolesarskih povezav v mestu in povezav s sosednjimi občinami. Med rekreacijskimi povezavami, na katerih bi bilo treba širiti kolesarsko omrežje, navaja povezavo po nabrežju Drave – kjer zdaj poteka trasa DKP. Med ključnimi problemi na kolesarskem omrežju navaja neustrezne in (pre)ozke površine vozišč. Ta težava velja tudi za traso pododseka DKP in bo z naložbo odpravljena.

6.2.5 Celostna prometna strategija mesta Maribor

Načrtovana naložba se navezuje na tretji strateški steber Celostne prometne strategije mesta Maribor²¹, Optimalno izkoriščenje potencialov kolesarjenja, in izpolnjuje naslednje cilje strateškega stebra:

- zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu: dvosmerna kolesarska pot, v povprečju široka ca. 3 m, z minimalnim naklonom zaradi ugodnega reliefa,
- postopno povečevanje deleža kolesarjenja na dnevnih potovanjih po mestu,
- povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev z možnostjo kolesarjenja zunaj prometnih cest in brez udeležbe drugih vozil v prometu,
- izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci: motiviranje prebivalcev za izbiro kolesa za krajše razdalje namesto avtomobila.

¹⁹ Mestna občina Maribor, marec 2012

²⁰ Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013

²¹ Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR.

6.2.6 Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030

Dokument OPVO²² je krovni strateški dokument občine, ki opredeljuje okoljske izzive in trajnostno vizijo občine postati podnebno nevtralna do leta 2045. Med področji ukrepanja je prvo področje podnebnih sprememb, z zmanjševanjem izpustov CO₂ iz vseh sektorjev, predvsem iz cestnega prometa. Zaradi še vedno zelo nizkega deleža potovanj s kolesi po mestu je treba zmanjšati število potovanj z osebnimi avtomobili po mestu in ustvariti boljše pogoje za vse oblike trajnostne mobilnosti. V okviru strateškega načrtovanja prometa je posvečen poseben pomen kolesarjenju kot najbolj perspektivni obliki trajnostne mobilnosti v mestu. Glavna vizija kolesarjenja v mestu je izboljšanje pogojev za varno in udobno kolesarjenje, povečanje števila kolesarjev in izboljšanje javne podobe kolesarjenja. Med cilji nadaljnjega razvoja kolesarske mreže v mestu posebej izpostavlja zagotovitev celotnega odseka DKP skozi Maribor in gradnjo povezovalnih poti med mestnimi četrtmi in sosednjimi naselji – in pododsek 5 DKP je ena od njih.

6.2.7 Strategija Pametno mesto Maribor 2030

Strategija Pametno mesto Maribor²³ na področju mobilnosti obravnava smernice za razvoj alternativnih oblik mobilnosti, med njimi kolesarjenja. Cilj je povečanje alternativnih oblik mobilnosti na krajših razdaljah. V petem ukrepu navaja usmeritve za infrastrukturne (dobro načrtovanje kolesarskih površin) in neinfrastrukturne (motivacija, ozaveščanje, nagrajevanje) ukrepe za povečanje privlačnosti kolesarjenja v dnevnih migracijah. DKP bo tudi pomembna kolesarska povezava med pretežno stanovanjskimi četrtmi in središčem mesta. Poteka mimo avtobusnih postajališč in se prek mostov (Glavnega in dvoetažnega mostu) ter brvi navezuje na dostope do vozlišč JPP (osrednje železniške in avtobusne postaje) na levem bregu.

6.2.8 Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035

Prva etapa gradnje odseka 2 DKP je bila sofinancirana iz mehanizma celostnih teritorialnih naložb na podlagi Trajnostne urbane strategije (2016). Konec leta 2023 je bila pripravljena Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035²⁴, v kateri je v okviru prednostne usmeritve 3.2 Trajnostna mobilnost obravnavana izvedba celovitega kolesarskega omrežja v MO Maribor z navezavo na nacionalna in evropska kolesarska omrežja, med ključnimi ukrepi države pa je izpostavljena izgradnja državnih kolesarskih povezav (Dravska kolesarska pot in Eurovelo 9).

6.3 Skladnost naložbe z načelom DNHS

Projekti, uvrščeni v DRR, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do Not Harm Substantially – DNHS) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela DNHS ter, kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela DNHS in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027 (CVPO za PEKP). Ocena skladnosti naložbe z načelom DNHS v celotnem življenjskem ciklu naložbe je smiselno uvrščena v poglavje o varstvu okolja in zato podrobno predstavljena v točki 15.3.

²² Občinski program varstva okolja v Mestni občini Maribor, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021

²³ Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022

²⁴ Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

7 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR

Usklajenost načrtovane naložbe s PEKP v obdobju 2021–2027 v Sloveniji ugotavljamo na podlagi preveritve pogojev in meril za uvrščanje projektov v DRR iz Spremembe prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regi (v nadaljnjem besedilu: povabilo DRR)²⁵.

7.1 Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO

MO Maribor bo za načrtovano naložbo v pododsek 5, drugo etapo gradnje odseka 2 DKP kandidirala za pridobitev financiranja iz mehanizma Dogovor za razvoj regij za programsko obdobje 2021–2027 (DRR), s katerim se uresničujejo regionalni razvojni programi, in sicer na podlagi spremembe prve dopolnitve povabila DRR, objavljene 24. junija 2024. V povabilu DRR so opredeljeni projekti, ki se bodo sofinancirali na podlagi programa EKP v okviru treh ciljev politike: 1 – *Pametna Evropa*, 2 – *Bolj zelena, nizkoogljična Evropa* in 3 – *Bolj povezana Evropa*.

V cilju politike 3 Bolj povezana Evropa je opredeljena ena prednostna naloga z dvema regijskima specifičnima ciljema: RSO3.1 (ki se nanaša na razvoj omrežja TEN-T) in RSO3.2 Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo (KS).

V okviru specifičnega cilja RSO3.2 se bosta predvidoma sofinancirala dva ukrepa:

- neinfrastrukturni ukrepi trajnostne mobilnosti na horizontalni ravni in
- ukrep **izgradnja oz. dograditev kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja**. V ta ukrep sodi načrtovana naložba v gradnjo pododseka 5 DKP.

Za vse ukrepe (projekte/operacije) v okviru tega specifičnega cilja je za kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija namenjenih skupaj 53,14 milijona EUR.

Projekti gradnje/dograditve državnega kolesarskega omrežja se financirajo iz Kohezijskega sklada (KS). Pri projektih, financiranih iz KS, se upravičeni stroški lahko financirajo v celoti (do 100 %), in sicer iz KS 85 %, iz proračuna Republike Slovenije pa 15 %.

Projekti se financirajo na podlagi t. i. „neposredne potrditve operacij“ (NPO). Poenostavljeno povedano²⁶ je postopek naslednji:

- projekti se na predpisanem obrazcu in skupaj s spremljajočo dokumentacijo (DIIP) predložijo regionalnim razvojnim agencijam (RRA). Projektni predlogi morajo ustrezati vsem predpisanim pogojem in merilom iz povabila, pri čemer lahko razvojni sveti regij določijo tudi dodatna merila;
- RRA projektne predloge pregledajo, ugotovijo, ali ustrezajo predpisanim pogojem in merilom iz povabila DRR, ter pripravijo seznam ključnih projektov na ravni razvojne regije (NUTS 3);

²⁵ Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 24. junija 2024

²⁶ Povzeto po Navodilih organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, MKRR, april 2023

- seznam obravnavajo in s sklepom potrdijo razvojni sveti regij. Če okvirna vrednost projektov na ravni kohezijske regije (NUTS 2) presega razpoložljiva sredstva in ni dosežena „indikativna medregijska uravnoteženost“, se sezname usklajujejo. Postopek utegne trajati več mesecev. Pri tem je ključnega pomena „zrelost projekta“ tj. pripravljenost projekta za izvedbo, ki se dokazuje s pripravljenostjo projektne dokumentacije PZI in DIIP. Potem ko razvojni sveti potrdijo usklajene sezname projektov, regije z MKRR podpišejo dogovore za razvoj regij na ravni NUTS 3, v katere so uvrščeni usklajeni ključni projekti;
- sledi predložitev vsakega v DRR potrjenega projekta v presojo posredniškemu telesu (pristojnemu ministrstvu) z vlogo za NPO in spremljajočo dokumentacijo (investicijska in projektna dokumentacija, dovoljenja, mnenja, izjave, dokazila itd. – obrazec vloge za NPO še ni na voljo). Za državno kolesarsko omrežje je pristojno Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za ceste in cestni promet, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI);
- pristojno ministrstvo preveri vlogo in oceni kakovost projekta (administrativna, tehnična, finančna in vsebinska preveritev). Po pozitivni oceni vloge za NPO pristojno ministrstvo na MKRR pošlje vlogo za odločitev o podpori projektu. Po sprejeti pozitivni odločitvi se sklene pogodba oziroma sporazum o (so)financiranju med investitorjem in pristojnim ministrstvom. Postopek od predložitve vlog pristojnemu ministrstvu do sklenitve sporazuma (pogodbe) lahko zaradi kompleksne presoje vlog traja več mesecev.

Omeniti je treba še, da morajo projekti državnega kolesarskega omrežja pred uvrstitvijo v seznam regijskih projektov v DRR pridobiti soglasje DRSI. Direkcija izda soglasje, če ima za projekt na voljo sredstva v proračunu. RRA za Podravje je DRSI zaprosila za soglasje k naložbi v DKP v Mariboru 16. julija 2024. Do časa priprave tega DIIP odgovora še ni prejela.

7.2 Usklajenost naložbe s cilji, pogoji in merili za uvrstitev v DRR

Projekti, ki se uvrstijo v DRR, morajo v celoti ustrezati predmetu povabila DRR, splošnim in specifičnim ciljem politike EKP, opredeljenim v programu EKP v Sloveniji, ter naslednjim pogojem, ki jih pri ocenjevanju in uvrščanju projektov v seznam upoštevajo regijski razvojni sveti:

- splošnim pogojem za uvrščanje regijskih projektov v DRR,
- splošnim horizontalnim načelom za izbor projektov,
- pogojem za ugotavljanje upravičenosti in posebnim pogojem, ki jih določijo pristojna ministrstva za vsak RSO posebej.

Projekti morajo prispevati doseganju učinkov in rezultatov PEKP, določenim za vsak specifični cilj RSO posebej.

V nadaljevanju je ocena usklajenosti naložbe s splošnimi, horizontalnimi in posebnimi pogoji za uvrstitev v DRR in merili za izbor projektov.

7.2.1 Skladnost naložbe s splošnimi pogoji za uvrstitev v DRR

Splošni pogoji so opredeljeni v prvem odstavku člena 3 Uredbe o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike (v nadaljnjem besedilu: Uredba)²⁷:

²⁷ Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23

- (1) **skladnost projekta z regionalnim razvojnim programom in drugimi strategijami na območju regije:** skladnost naložbe z RRP za Podravje je opredeljena v točki 6.2.1 tega dokumenta;
- (2) **skladnost projekta s programskimi dokumenti s področja regionalnega razvoja,** ki so podlaga za sofinanciranje regijskih projektov: ni relevantno za načrtovano naložbo (gre za programe ukrepov za problemska območja, narodne skupnosti, romsko skupnost itn.);
- (3) **skladnost projekta s strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev:** naložba je skladna z državnimi razvojnimi strategijami: Strategija razvoja Slovenije 2030 (točka 6.1.1), Slovensko strategijo pametne specializacije – S5 (točka 6.1.2), Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030 (točka 6.1.4) in Resolucijo o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (točka 6.1.5) ter strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev: Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 6.1.3) in Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (točka 6.1.6);
- (4) **izkazan je razvojni vpliv na celotno regijo ali del regije:** pododsek 5 DKP je del državnega kolesarskega omrežja in del mednarodne DKP, ki poteka skozi štiri države, zato naložba ne vpliva le na celotno regijo, temveč vpliv naložbe presega meje regije Podravje. O tem priča tudi pogodbeno partnerstvo 18 lokalnih skupnosti ob Dravi, skozi katere poteka trasa Dravske kolesarske poti (Dravograd, Muta, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Podvelka, Lovrenc na Pohorju, Selnica ob Dravi, Ruše, Mestna občina Maribor, Duplek, Miklavž na Dravskem polju, Starše, Hajdina, Mestna občina Ptuj, Markovci, Gorišnica, Ormož in Središče ob Dravi, s skupaj skoraj 220.000 prebivalci²⁸), in treh razvojnih agencij iz Podravske in Koroške regije, ki je bilo ustanovljeno leta 2016;
- (5) **merljivost učinkov in rezultatov projekta:** učinki in rezultati projekta so merljivi (dolžina pododseka 5 DKP od Splavarske do Studenške brvi), rezultat projekta bo število potnikov na leto, ki bodo uporabljali novozgrajeni pododsek kolesarske infrastrukture (števec) za dnevne migracije in rekreacijo;
- (6) **prikaz zaprte finančne konstrukcije projekta z upoštevanjem deleža sofinanciranja, določenega v Povabilu:** prikaz zaprte finančne konstrukcije naložbe je skupaj z navedbo virov na voljo v točki 11.6 DIIP),
- (7) **pripravljenost in izvedljivost projekta v načrtovanem časovnem obdobju:** za načrtovano naložbo je pripravljena projektna dokumentacija za izgradnjo (PZI) s popisom del in projektantskim predračunom, v času priprave projektne dokumentacije so bili pridobljeni projektni pogoji in mnenja od DRSV, Zavoda za ribištvo Slovenije, Zavoda za varstvo naravne dediščine (Natura 2000). Gradbeno dovoljenje ni potrebno, skoraj vsa zemljišča, na katerih bo potekala gradnja, so bodisi v lasti investitorja bodisi ima investitor na njih pravico graditi.

7.2.2 Skladnost naložbe s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov

Horizontalna načela za izbor projektov so opredeljena v Merilih za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji²⁹. Projekti morajo upoštevati naslednja splošna načela:

²⁸ 30. junija 2024, SURS, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C4003S.px>

²⁹ Verzija 1.2, MKRR, februar 2024,

- (1) **prispevati k doseganju ciljev in rezultatov na ravni cilja politike, prednostne naloge, in specifičnega cilja in neposrednih učinkov:** na ravni cilja politike 3 – Bolj povezana Evropa z izboljšanjem mobilnosti, prednostna naloga 5 – Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost – gre za izboljšanje državnega omrežja kolesarskih povezav, zlasti v širših mestnih območjih.

Načrtovana naložba je del državnega kolesarskega omrežja, ki je opredeljeno kot ukrep na ravni specifičnega cilja RSO3.2. Ključni cilj tega specifičnega cilja je izboljšati regionalne in nacionalne povezave s strukturnimi ureditvami, ki bodo pripomogle k zagotavljanju pogojev za večjo uporabo trajnostne mobilnosti. Načrtovana naložba v DKP prispeva k dograditvi manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja z namenom izboljšanja navezave na urbana središča in vozlišča JPP. Izgradnja načrtovanega odseka 5 DKP sledi cilju preusmerjanja delov poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, na običajna in e-kolesa v povezavi z vlakom/avtobusom. Načrtovani pododsek 5 bo prispeval k sklenitvi kolesarske povezave na desnem bregu Drave med zahodnim delom mesta in prek že zgrajenih pododsekov 7–10 do dvoetažnega mostu (prva etapa gradnje odseka 2) do osrednjih vozlišč JPP na levem bregu reke.

Naložba bo prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultata prednostne naloge 5, opredeljenim za projekte, ki se v okviru PEKP financirajo iz KS, za celotno državo:

Preglednica 4: Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP

ID	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo – celotna Slovenija	km	0	120
	Prispevek pododseka 5 DKP	km	0	0,733
ID	Kazalnik rezultata	EM	Referenčno leto	Cilj 2029
1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – celotna Slovenija	štev. uporabnikov	2021	180.000
	Ocenjeni prispevek pododseka 5 DKP	štev. uporabnikov	2021	5.000

- (2) **izkazovati realno izvedljivost v obdobju, za katerega velja podpora:** načrtovana naložba bo predvidoma zaključena v enem letu od pridobitve sklepa o podpori projektu, predvidoma leta 2026. Pogoji za začetek naložbe so izpolnjeni: pripravljena je projektna dokumentacija, zemljišča so last investitorja ali ima ta na njih pravico graditi, pridobljeni so bili projektni pogoji ter pozitivna mnenja/soglasja, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Javno naročilo za izbiro izvajalcev GOI del in nadzora bo objavljeno po uvrstitvi projekta v DRR;
- (3) **izkazovati ustreznost in sposobnost upravičencev:** v skladu s povabilom DRR so upravičenci lokalne skupnosti in DRSI. Investitor je MO Maribor – lokalna skupnost. Sposobnost upravičenca utemeljujemo:
- s številnimi večjimi projekti na področju gradnje prometne infrastrukture, sofinanciranimi s sredstvi iz evropskih skladov, ki jih je MO Maribor uspešno izvedla v preteklih letih, vključno s prvo etapo gradnje DKP (pododseki 7–10), ki je bila sofinancirana iz mehanizma CTN in končana decembra 2023;

- z ekipo investitorja, vključno s skrbnikom projekta, ki ima več let izkušenj pri vodenju in spremljanju projektov, sofinanciranih iz evropskih skladov. Ekipi iz Urada za komunalo, promet in prostor bodo pri vodenju projekta na voljo strokovnjaki iz Urada za proračun, pravna služba in po potrebi tudi druge službe in strokovnjaki, zaposleni pri investitorju;
- (4) **izkazovati ustreznost ciljnih skupin:** kot je opredeljeno v točki 4.1, so ciljne skupine kolesarji – bodoči uporabniki kolesarske poti, tj. prebivalci mesta in okoliških naselij, ki bodo načrtovan pododsek DKP uporabljali za dnevne poti od prebivališč do središča mesta s šolami, ustanovami, trgovinami in vozlišči JPP, ter prebivalci, obiskovalci mesta in turisti, ki bodo pododsek DKP uporabljali za rekreativne namene, vključno z dostopom do športnih objektov na obeh bregovih reke;
- (5) **zagotavljati trajnost predvidenih oziroma načrtovanih rezultatov.** gradnja pododseka 5 DKP je gradnja trajne kolesarske poti s predpisanimi dimenzijami, ki zagotavlja enega od pomembnih manjkajočih delov na trasi mednarodne DKP skozi Maribor ter pomembno kratko in neposredno dvosmerno povezavo med središčem mesta in pretežno stanovanjskimi naselji na zahodu (in vzhodu) mesta. Kot takšna bo trajno privabljala prebivalce in obiskovalce kot kolesarska pot za dnevne migracije in rekreacijo;
- (6) **upoštevati načela nediskriminatornosti, enakih možnosti, vključno z dostopnostjo za invalide, enakosti spolov.** končana naložba bo brezplačno in pod enakimi pogoji na voljo vsem prebivalcem in obiskovalcem Maribora.
- Navedena načela bodo upoštevana med pripravo, gradnjo in obratovanjem naložbe v skladu z nacionalno zakonodajo (Zakon o enakih možnostih žensk in moških, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, Zakon o izenačevanju možnosti invalidov), pravnim redom EU, Listino EU o temeljnih pravicah ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti za varstvo človekovih pravic (Konvencija o pravicah invalidov in Konvencija o otrokovih pravicah). Naložba bo zagotavljala enake možnosti in nediskriminatornost glede na različne osebne okoliščine (spol, starost, invalidnost, rasa, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost), pri čemer bodo v skladu s potrebami upoštevani tudi Postopkovnik za zagotovitev izpolnitve horizontalnih omogočitvenih pogojev „Dejanska uporaba in izvajanje Listine Evropske unije o temeljnih pravicah“ ter „Izvajanje in uporaba Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov v skladu s Sklepom Sveta 2010/48/ES“, Akcijski program za invalide 2022–2030 ter drugi ustrezni dokumenti;
- (7) **prispevati k uravnoveženemu regionalnemu razvoju:** naložba v pododsek 5 DKP je naložba v enega od nezgrajenih odsekov državnega kolesarskega omrežja in kolesarske poti, ki Sloveniji poteka skozi dve regiji. Pot je pomembna za razvoj trajnostne mobilnosti in trajnostnega turizma ter s tem zagotavlja neposredni prispevek k razvoju obeh regij;
- (8) **zagotavljati stroškovno učinkovitost:** stroškovno učinkovitost naložbe v gradnjo pododseka 5 DKP opredeljujemo kot stroškovno učinkovitost izvedbe naložbe, stroškovno učinkovitost vzdrževanja naložbe v referenčnem obdobju 30 let in stroškovno učinkovitost skozi širše družbene koristi naložbe.
- Ocena stroškov naložbe (projektantski predračun) je bila pripravljena ob upoštevanju predpisov in standardov za projektiranje kolesarskih povezav, zagotavljanja varnosti uporabnikov, zagotavljanja varovanja naravnih vrednot (nabrežje reke s terasami, ki zahtevajo oporne in podporne konstrukcije, varovanje brežin in populacije rib) in najboljše razpoložljive tehnike za izvedbo načrtovane naložbe.

V skladu z opravljeno analizo stroškov in koristi v referenčnem obdobju 30 let (poglavje 12) je naložba stroškovno učinkovita. DKP ne bo ustvarjala prihodkov. Stroške njenega vzdrževanja bo MO Maribor pokrivala iz proračuna in s tem zagotavljala stroškovno učinkovitost njenega vzdrževanja.

Iz ekonomske analize naložbe (točka 13.2) izhaja, da bodo ekonomski učinki naložbe večji od stroškov izvedbe naložbe. Pripravljalna in GOI dela bodo izvedli domači izvajalci. Javna uporaba DKP za dnevne migracije in rekreacijo bo prispevala k boljšemu zdravju prebivalcev in obiskovalcev občine in regije. Tudi s tega vidika bo naložba stroškovno učinkovita, saj je izračunana stopnja družbene koristi večja od 1.

Ocenjujemo, da je naložba stroškovno učinkovita v skladu z opredelitvijo iz Uredbe (EU) 2021/1060: zagotavlja najboljše razmerje med višino podpore, izvedenimi deli in doseganjem ciljev;

- (9) **izkazovati skladnost z načelom, da se ne škoduje bistveno**; načrtovana naložba ne škoduje okoljskim in podnebnim ciljem, temveč prispeva k izboljšanju okolja in podnebja. Ocena skladnosti naložbe z načelom DNHS je navedena v točki 15.3 tega dokumenta;
- (10) **zagotoviti krepitev podnebne odpornosti infrastrukturnih naložb s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let po določilih 73. člena Uredbe (EU) 2021/1060**: infrastruktura DKP – pododsek 5 je načrtovana in bo izvedena tako, da je morebitni dolgoročni podnebni vplivi (npr. hude padavine, poplave, erozija) ne bodo prizadeli. Naložba v kolesarsko površino pri obratovanju ne bo ustvarjala emisij toplogrednih plinov (TGP). Prispevala bo k zmanjševanju obsega motoriziranega prometa in s tem emisij TGP ter je zato skladna s ciljem podnebne nevtralnosti 2050;
- (11) **izkazovati skladnost s priložo Omilitveni ukrepi in priporočila, ki je priloga 2 k Programu EKP 2021–2027, z vidika upoštevanja relevantnih omilitvenih ukrepov in v največji možni meri tudi relevantnih priporočil**: načrtovana naložba v času obratovanja ne bo na nikakršen način škodovala okoljskim in podnebnim ciljem. Ustrezni omilitveni ukrepi in priporočila so upoštevani v oceni skladnosti naložbe z načeli DNHS v času gradnje (točka 15.3 tega dokumenta);
- (12) **izkazovanje zagotovitve odpornosti infrastrukturnih naložb s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let na podnebne spremembe, izdelano ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture³⁰**: na podlagi vnaprej pripravljene CVPO za PEKP je ocenjeno, da naložba v gradnjo državnega kolesarskega omrežja, kamor sodi načrtovana naložba, zagotavlja 100-odstotno podporo ciljem na področju podnebnih sprememb.
- Za naložbo gradbeno dovoljenje ni potrebno in PVO ni bila izdelana. Naložba bo potekala po območju, ki ni opredeljeno kot poplavno območje, in naložba tudi ne posega v vodotok Drave. Pri projektiranju so bili upoštevani ukrepi za zavarovanje infrastrukture pred podnebnimi spremembami: v izogib eroziji brežine je predvidena podporna konstrukcija in ob njej zavarovanje brežine s kamenjem. Pobočja dravskih teras na južni strani DKP bodo proti plazenju in eroziji zavarovana z opornimi betonskimi konstrukcijami in ozelenjevanjem. Poskrbljeno bo za ustrezno odvajanje padavinske in zaledne vode. Na podlagi tega je ocenjeno, da je načrtovani pododsek 5 DKP odporen na podnebne spremembe, kot so opredeljene v navedenih smernicah.

³⁰ Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027; MKRR, september 2023

7.2.3 Skladnost naložbe s predmetom povabila, namenom in cilji projekta

Predmet dopolnitve povabila DRR v okviru specifičnega cilja RSO3.2³¹ je izgradnja oziroma dograditev kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja z namenom izboljšane navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP), ki spodbuja večmodalnost pri opravljanju dnevnih poti od izhodišča do cilja na trajnosten način. Gre za naložbe v državno kolesarsko omrežje, pri katerih je investitor neposredni proračunski uporabnik, tj. DRSI in lokalne skupnosti. Regijski predlogi projektov morajo imeti zaprto finančno konstrukcijo. Naložbe so lahko v skladu z 58. členom v povezavi z 72. členom Zakona o cestah³² tudi v kolesarske steze znotraj naselij, ki so del državne kolesarske povezave.

Namen sofinanciranja kolesarskih povezav je spodbujati spremembo potovalnih navad tako, da se vsaj del poti, ki se opravljajo z osebniimi avtomobili, preusmeri na kolo, električno kolo ali na večmodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

Cilj izgradnje kolesarskih povezav je preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebniimi avtomobili, na kolo, električno kolo ali intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus). S takim pristopom se želi zajeti tako krajše poti, ki so primerne za kolesarjenje, kot daljše, ki so primerne za kombinacijo kolo–vlak/avtobus. Sprememba načina potovanja, pri kateri se namesto osebnega avtomobila uporabi kolo ali kombinacija kolesa in JPP, neposredno prispeva k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov. Ukrepi bodo obsegali izgradnjo manjkajočih odsekov državnega omrežja, prednostno v okolici mest.

Načrtovana naložba v pododsek 5 DKP je skladna s predmetom, namenom in cilji projektov, ki se lahko sofinancirajo v okviru specifičnega cilja SRO3.2 Državno kolesarsko omrežje:

- kot naložba v gradnjo manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja, ki poteka skozi naselje, ustreza predmetu povabila;
- ustreza namenu in ciljem v okviru specifičnega cilja SRO3.2, saj je tudi:
 - namen gradnje načrtovanega odseka vplivati na spreminjanje potovalnih navad v mestu s preходом z osebnega vozila na kolo/električno kolo na krajših razdaljah (po mestu) in na intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus) na daljših razdaljah,
 - cilj naložbe pa je zagotoviti ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila takšno spreminjanje potovalnih navad: varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob Dravi, del kratke in neposredne dvosmerne kolesarske povezave med zahodnim (in vzhodnim), pretežno stanovanjskim delom mesta, in središčem, preko povezave med Glavnim mostom in dvoetažnim mostom, zgrajene v prvi etapi, pa tudi z vozliščem javnega potniškega prometa (osrednjo železniško in avtobusno postajo).

7.2.4 Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za izbor projektov

Za ta specifični cilj SRO3.2 so v skladu s tretjim odstavkom 3. člena Uredbe o endogenem razvoju in Merili EKP opredeljeni posebni pogoji za izbor projektov, ki zajemajo pogoje za ugotavljanje upravičenosti in posebne pogoje. V nadaljevanju utemeljujemo ustreznost načrtovane naložbe z njimi:

³¹ Povzeto po DRŽAVNO KOLESARSKO OMREŽJE, povabilo DRR, točka 5.6

³² Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE

Skladnost s pogoji za ugotavljanje upravičenosti naložbe do sofinanciranja

Pogoji za ugotavljanje upravičenosti naložbe do sofinanciranja iz mehanizma DRR: naložba mora ustrezati vsem ali določenim posameznim pogojem za ugotavljanje upravičenosti:

(1) **skladnost s Strategijo razvoja prometa v RS do leta 2030 in drugimi področnimi strategijami, resolucijami, nacionalnimi programi, akcijskim načrti**, ipd.: skladnost načrtovane naložbe z nacionalnimi in področnimi razvojnimi dokumenti je opredeljena in utemeljena v točki 6.1. Naložba je skladna s:

- Strategijo razvoja Slovenije 2030 (točka 6.1.1)
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 6.1.3)
- Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030 (točka 6.1.4)
- Resolucijo o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (točka 6.1.5)
- Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (točka 6.1.6),

razen teh pa še s:

- Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2017 v Sloveniji (PEKP), kar utemeljujemo s skladnostjo naložbe s predmetom, nameni, cilji, splošnimi in posebnimi pogoji tega povabila DRR ter skladnostjo naložbe s horizontalnimi načeli in načeli DNHS, kot je podrobno pojasnjeno in utemeljeno v točkah tega poglavja 7;

(2) **poseg na kmetijska in gozdna zemljišča naj bo čim manjši**: načrtovana naložba ne bo potekala po kmetijskih in gozdnih zemljiščih;

(3) **v primeru, da bodo ukrepi načrtovani na varovanih območjih narave in na območjih naravnih vrednot**, bo posebna pozornost namenjena:

- preprečevanju negativnih vplivov na kvalifikacije vrste in habitatne tipe,
- preprečevanju negativnega vpliva na cilje zavarovanih območij.

Naložba bo potekala na območju Natura 2000 – Drava (ID in SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658), vendar ne bo posegala v vodotok reke. Kot je opredeljeno v točki 15.1, naložba po končani izvedbi, v času obratovanja, ne bo vplivala na vrste in habitatne tipe in tudi ne na cilje zavarovanih območij, saj ne bo posegala v vodotok, za zavarovanje brežin in populacije rib pa so predvideni posebni ukrepi (podpora, ozelenitev brežin po končani gradnji itn.). Kot je pojasnjeno in utemeljeno v preglednici 26 – kontrolnem seznamu za oceno DNHS, je za čas **gradnje** predvideno upoštevanje ustreznih omilitvenih ukrepov in priporočil za varovanje kakovosti habitata – vode in populacije rib v skladu s pridobljenimi projektnimi pogoji/mnenji/soglasji (DRSV, Zavod za ribištvo Slovenije in Zavod RS za varstvo narave);

(4) **razsvetljava odsekov, ki bodo izbrani za podporo, bo izključno z ekološkimi svetili in bo načrtovana tako, da bo zagotovljen najmanjši možen obseg svetlobnega onesnaževanja**: naložba to zahtevo izpolnjuje, saj je za odsek načrtovana dekorativna osvetlitev z LED trakovi in LED svetilkami, razsvetljava bo kot celota ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja³³ in SIST EN 40;

³³ Uradni list RS, št. 81/07 s spremembami

- (5) **rešitve bodo prispevale k pozitivnemu vplivu na prometno varnost v cestnem prometu:** načrtovana naložba bo prispevala predvsem k varnosti kolesarjev v cestnem prometu na cestah med Studenci in središčem mesta. Zdaj so na tem območju kolesarjem na voljo le mešane kolesarske površine na cestah in pločnikih;
- (6) **za ukrepe na regionalni in lokalni ravni izdelane celostne prometne strategije kot predpogoj za izbor operacij:** MO Maribor ima izdelano celostno prometno strategijo iz leta 2015, nova CPS bo pripravljena leta 2025;
- (7) **upravičeno območje za državne kolesarske povezave so zlasti širša mestna območja:** naložba v gradnjo pododseka 5 DKP poteka v širšem mestnem območju, kot je opredeljeno v Strategiji prometnega razvoja Slovenije (str. 55, točka 4);
- (8) **za ukrepe na regionalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** CPR za Podravje še ni izdelana;
- (9) **za ukrepe na lokalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** skladnost s CPS Maribor je opredeljena v točki 6.2.5 tega DIIP.

Skladnost naložbe s posebnimi pogoji

Skladnost naložbe s **posebnimi pogoji**, kot so navedeni v povabilu DRR za specifični cilj RSO3.2, zajema naslednje zahteve, ki jih mora preveriti RRA:

- (10) **upravičena območja so zlasti širša mestna območja, pri čemer mora biti 75 % projektov v posamezni kohezijski regiji glede na dolžino kolesarskih povezav v širših mestnih območjih (ŠMO):** naložba bo potekala v širšem mestnem območju Maribora (kot je opredeljeno v Strategiji prometnega razvoja Slovenije, str. 55, točka 4) in bo s tem prispevala k merilu 75 % povezav v ŠMO, ki mora biti doseženo na ravni kohezijske regije;
- (11) **spodbujanje vodenja do/mimo vozlišč JPP v mestnih naseljih:** pododsek 5, ki ga zajema naložba, ne vodi neposredno do/mimo vozlišč JPP, vendar gre za drugo etapo gradnje odseka 2 DKP skozi Maribor, ki je nadaljevanje že zgrajene prve etape (pododseki 7–10) in ta vodi mimo avtobusnega postajališča do dvoetažnega mostu, od koder je zagotovljena povezava do osrednje železniške in avtobusne postaje;
- (12) **upoštevanje Pravidnika o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2 z vsemi nadaljnjimi spremembami in dopolnitvami):** ta pravilnik je bil upoštevan pri projektiranju posega in bo upoštevan pri izvedbi naložbe;
- (13) **upoštevanje Smernic za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih glede določitve izhodišča in cilja kolesarske povezave ter neposrednosti povezave:** pododsek 5 je le del DKP, ki vodi skozi mesto, in za ta del izhodišče in cilj v smislu navedb v smernicah nista določena. Za celotni odsek 2 DKP skozi mesto pa sta določena izhodišče: Adamičevo naselje (stanovanjsko naselje) na zahodni strani in cilj: dvoetažni most (dostop do vozlišč JPP) na vzhodni strani. Pododsek 5 poteka ob reki Dravi in je (del) neposredne in najkrajše povezave med izhodiščem in ciljem;
- (14) **najmanj ½ samostojnih kolesarskih površin (kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas):** pododsek 5 DKP bo mešana površina za kolesarje in pešce: dvosmerna kolesarska pot s površino za pešce, ki bo od kolesarske poti razmejena z vzdolžno črto;
- (1) **največ ½ vodenje po javnih cestah, na katerih je PLDP manjši od 2.500 vozil in je največja dovoljena hitrost vozil omejena na največ 70 km/h:** ni relevantno, ker pododsek 5 DKP ne poteka po javni cesti z motoriziranim prometom;

- (2) **za projekt je že izdelana projektna dokumentacija za izvedbo po Gradbenem zakonu ali po Pravilniku za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah ali da je za projekt že podpisana pogodba za izdelavo le-te z rokom dokončanja do največ 30. 6. 2025:** za naložbo je že izdelana projektna dokumentacija po Gradbenem zakonu, in sicer za celotni odsek 2, ki zajema že končano prvo etapo gradnje (pododseki 7–10, od Glavnega do dvoetažnega mostu) in drugo etapo – pododsek 5;
- (3) **za projekt morajo biti ločeno prikazani vsi upravičeni in neupravičeni stroški, ki bodo nastali zaradi izvedbe projekta – tj. prikaz celotne finančne konstrukcije, vključno z vsemi dodatno potrebnimi deli, v kolikor investicija posega tudi v drugo infrastrukturo:** v tem DIIP (točka 11.3) so prikazani upravičeni stroški naložbe, vključno z ocenjenim zneskom nepredvidenih del in neodbitnim DDV, v stalnih cenah (julij 2024) in tekočih cenah do predvidenega zaključka gradnje (2026). Neupravičenih stroškov ni. Načrtovana gradnja ne posega v drugo infrastrukturo;
- (4) **prikaz zaprte finančne konstrukcije predvidenih virov financiranja projekta (za upravičene in neupravičene stroške) z upoštevanjem deleža sofinanciranja, pri čemer morajo imeti predlogi projektov, ki so del izvajanja kohezijske politike in katerih nosilec ali partner v vlogi investitorja je neposredni proračunski uporabnik, 100 % sofinanciranje upravičenih stroškov iz sredstev kohezijske politike, ki so vključena v dogovor za razvoj regij:** zaprta finančna konstrukcija naložbe je prikazana v točki 11.6.
Gre za naložbo v del državnega kolesarskega omrežja. Investitor je neposredni proračunski uporabnik DRSI oziroma zanj lokalna skupnost. Zato je predvideno 100-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov, skupaj z DDV (ki ga upravičenec ne more odbiti);
- (5) **v kolikor je v predlogu projekta v določenem delu vključen tudi DRSI, je potrebno njegovo soglasje.** Le to se izda, v kolikor ima za projekt že zagotovljena sredstva v proračunu in v kolikor predlagani projekt izkazuje zadostno zrelost, da ga je mogoče realizirati v tej finančni perspektivi 2021–2027: DRSI je kot investitor naveden v Predlogu izvedljivih projektov³⁴: RRA za Podravje je DRSI zaprosila za soglasje 16. julija 2024;
- (6) **projekt ima izdelano investicijsko dokumentacijo najmanj na ravni DIIP:** da, investicijska dokumentacija, ta DIIP, je izdelana. Ker se DIIP predloži k vlogi za uvrstitev projektov v DRR in je podlaga za odločanje, je v skladu s četrtem odstavkom 11. člena uredbe o metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije³⁵ dopolnjen z analizo stroškov in koristi (poglavje 12), obravnavo variant (točka 8.2) ter prikazom rezultatov ocenjevanja z utemeljitvijo upravičenosti investicijskega projekta (točka 18.1).

Dodatne zahteve za predstavitev projektov

V obrazcu za predstavitev projektov za uvrstitev v DRR (Obrazec 2) so še naslednje zahteve:

- (1) **pozitiven učinek na gospodarsko rast, krepitev razvojne specializacije in na konkurenčnost regije** (obrazec 2, točka 9.1): naložba bo v povezavi s pozitivnim vplivom na okoljske in podnebne cilje prispevala k razogljičenju gospodarstva in zelenemu prehodu, kar bo posredno vplivalo na gospodarsko rast in konkurenčnost regije.

³⁴ Informativni dan v zvezi z objavo Povabila za dogovore za razvoj regij, prosojnica 15, Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za ceste in cestni promet, Direkcija RS za infrastrukturo, Brdo pri Kranju, 16. 4. 2024, Šentjur, 22. 4. 2024

³⁵ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)

Kot podporna infrastruktura za povečanje obsega trajnostne mobilnosti in intermodalnosti prometa v regiji pa bo nedvomno neposredno prispevala k razvoju trajnostnega turizma v regiji in povečanju njegove konkurenčnosti. Bolj zdravo okolje in potovalne navade bodo prispevali tudi k boljšemu zdravstvenemu stanju zaposlenih, kar bo podjetjem pomagalo zniževati stroške dela zaradi boleznih in bolniških odsotnosti ter s tem povečevati stroškovno konkurenčnost;

(2) **sinergijski učinek in komplementarnost z drugimi projekti** (obrazec 2, točka 9.5): ocenjujemo, da bo naložba zagotavljala sinergijo in komplementarnost vsaj z naslednjimi projekti, ki so potekali pred nedavnim, potekajo ali so načrtovani v prihodnje:

- že zgrajeno prvo etapo odseka 2 DKP skozi Maribor, od Glavnega do dvoetažnega mostu, ki je bila financirala iz mehanizma CTN in se je zaključila decembra 2023. Načrtovana naložba v drugo etapo gradnje – pododsek 5 je neposredno nadaljevanje prve etape gradnje (pododseki 7–10),
- za uvrstitev DRR se pripravlja gradnja odseka DKP med Hajdino in Ptujem.

Poleg tega bo načrtovana naložba zagotavljala sinergijske učinke s projekti, ki že potekajo ali se pripravljajo v MO Maribor:

- načrtovano postopno izboljševanje mestnega kolesarskega omrežja, je kot stalna/dolgoročna naloga MO Maribor opredeljeno v njenih strateških dokumentih in ukrepih: širitev kolesarskih poti in stez, premikanje kolesarjev s kolesarskih pasov na cestah za motorizirani promet na ločene površine, postopna sanacija dotrajanih kolesarskih površin in prometnih oznak;
- načrtovano širjenje mreže postajališč za izposajo koles (MBike), nadaljnja gradnja kolesarnic, povečevanje kakovosti, dostopnosti, udobnosti in varnosti JPP v mestu, ki so predvideni v strateških dokumentih MO Maribor;
- nadaljnji razvoj turističnih produktov v destinaciji Maribor, ki vključujejo zmanjševanje ogljičnega odtisa in trajnostne oblike mobilnosti;

(3) **skladen prostorski razvoj regij** (obrazec 2, točka 9.7): naložba v pododsek DKP, ki poteka ob Dravi skozi celotno regijo ter povezuje urbana in podeželska območja, s čimer prispeva k trajnostni povezanosti regije in s tem k skladnejšemu prostorskemu razvoju Podravja, kakovostnejšemu prostorskemu razvoju naselij, krajine in podeželja z upoštevanjem trajnostne rabe prostora. DKP je del infrastrukture, ki podpira spreminjanje potovalnih navad s povečevanjem obsega kolesarjenja. Kot je opredeljeno v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, pa bodo morali nadaljnje povečevanje obsega kolesarjenja spremljati in spodbujati tudi ukrepi za kompaktnjša naselja (s krajšimi razdaljami) in povečevanje obsega dela od doma, kar bo povzročilo zmanjšanje potreb po dnevni migraciji na večje razdalje (v zaposlitvena središča) in spreminjanje nakupovalnih navad (lokalni nakupi). To pa bo vplivalo na hitrejši razvoj in večjo konkurenčnost lokalnih skupnosti in naselij zunaj regijskih središč – na skladnejši razvoj regije.

8 PREDSTAVITEV VARIANT

8.1 Ocena variant v PIZ ter DIIP 2019 in DIIP 2022

Analiza variant je bila narejena v okviru Predinvesticijske zasnove (PIZ) Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most³⁶, ki je bila pripravljena za celotno traso Dravske kolesarske poti (DKP) na tem območju. V dokumentu (poglavje 4) je bila omenjena varianta 0, tj. varianta „brez investicije“, ki je bila ocenjena kot nesprejemljiva in ni bila obravnavana. Kot možni „varianti z investicijo“ sta bili opredeljeni naslednji varianti:

- varianta 1: s takojšnjo izvedbo s pomočjo financiranja EU
- varianta 2: izvedba investicije čez 5 let, brez sofinanciranja EU, z lastnimi sredstvi občine.

Varianti 1 in 2 sta bili v PIZ ocenjeni z upoštevanjem vidikov tehnične izvedbe, vsebine, organizacije, finančnih možnosti, finančnih in ekonomskih kazalnikov ter družbenoekonomskih koristi. Ocenjeno je bilo, da je optimalna varianta 1, ki je omogočala doseganje ciljev, obenem pa je bila naložba v času priprave PIZ že uvrščena v seznam izbranih operacij, ki naj bi se sofinancirale s sredstvi EU v okviru mehanizma Celostne teritorialne naložbe (CTN).

Za naložbo v DKP skozi mesto Maribor sta bila leta 2019 in 2022 pripravljena dva dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in oktobra 2020 tudi investicijski program – IP (podrobneje o investicijski dokumentaciji v točki 9.1). V obeh DIIP sta ocenjeni varianti „brez investicije“ in „z investicijo“ ter kot optimalni izbrani varianti „z investicijo“. V investicijskem programu sta povzeti analiza variant in izbor optimalne variante 1 – takojšnja gradnja s sofinanciranjem iz sredstev EU, ki sta bili opredeljeni v PIZ. Kot je navedeno zgoraj, je bila kot optimalna ocenjena varianta 1 iz PIZ in IP, tj. varianta s sofinanciranjem iz sredstev EU (CTN).

8.2 Ocena variant za drugo etapo gradnje odseka 2 DKP – pododsek 5

Naložba, ki jo obravnava ta DIIP, je le del celotne DKP skozi mesto Maribor na območju od Adamičevega naselja na zahodu do dvoetažnega mostu na vzhodu, in sicer druga etapa gradnje odseka 2, pododsek 5, od Splavarske do Studenske brvi.

Optimalna varianta, gradnja DKP s sofinanciranjem iz EU sredstev (tedaj iz CTN), je bila izbrana že v PIZ, varianta „brez investicije“ pa že tedaj opredeljena kot nesprejemljiva. Zato za drugo etapo gradnje odseka 2 DKP skozi Maribor, pododseka 5, obravnavamo le varianti „z investicijo“, in sicer:

- varianta 1: gradnja pododseka 5 s sofinanciranjem iz DRR, predvidoma v letu 2026
- varianta 2: gradnja pododseka 5 z lastnimi sredstvi MO Maribor – začetek gradnje najprej čez pet let.

Varianti smo ocenili na podlagi: pripravljenosti naložbe za izvedbo (tj. enim od ključnih meril za uvrstitev projekta v DRR), doseganja lokalnih in nacionalnih ciljev na področju gradnje kolesarskih povezav, možnosti financiranja, organizacijskega vidika pri investitorju, finančnih in ekonomskih kazalnikov ter širših družbenih koristi.

³⁶ RCI – Razvojni center Inženiringi Celje, d. o. o., Celje, september 2020

Optimalna varianta 1: gradnja pododseka 5 DKP s sofinanciranjem iz DRR

Varianta 1 predpostavlja za gradnjo pododseka 5 v drugi etapi gradnje odseka 2 DKP, od Splavarske do Studenske brvi, kot dela državnega kolesarskega omrežja, pridobitev 100-odstotnega financiranja upravičenih stroškov iz mehanizma DRR. Postopek uvrščanja projektov v DRR se v času priprave tega DIIP komaj začneja, zato zdaj še ni mogoče oceniti, ali bo naložba dejansko dobila podporo iz mehanizma DRR. Vendar pa naložba ustreza vsem pogojem, ki smo jih opredelili za oceno variante, ter vsem pogojem za uvrstitev v DRR in izbor projektov za NPO, kot je podrobno ocenjeno v poglavju 7:

- **pripravljenost naložbe** v skladu s povabilom DRR: za naložbo sta izdelana projektna dokumentacija PZI in (ta) DIIP. PZI je izdelana v skladu s pridobljenimi projektnimi pogoji/mnenji/soglasji ter vsebuje popis del in projektantski predračun. Gradbeno dovoljenje ni potrebno;
- **doseganje ciljev**: z izvedbo naložbe bodo doseženi lokalni in nacionalni strateški cilji ter cilji PEKP; naložba bo prispevala h kazalnikom učinka in rezultata specifičnega cilja RSO3.2 PEKP;
- **financiranje**: gre za naložbo v gradnjo manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja, ki je prednostna naloga v okviru specifičnega cilja RSO3.2. Naložba je uvrščena v informativni predlog izvedljivih projektov (DRSI) ter v skladu s povabilom DRR upravičena do 100-odstotnega financiranja upravičenih stroškov;
- **organizacijski vidik**: MO Maribor je določila skrbnika projekta z ustreznim znanjem in izkušnjami. Zunanji izvajalci (GOI dela, nadzor) bodo izbrani v skladu s predpisi o javnem naročanju in internimi akti investitorja. MO Maribor je konec preteklega leta uspešno zaključila gradnjo prve etape odseka 2 DKP skozi Maribor;
- **finančni in ekonomski kazalniki**: kot je opredeljeno v poglavjih 12 in 13, je naložba utemeljena in upravičena do sofinanciranja: neto sedanja vrednost je negativna, obstaja finančna vrzel (ki je enaka načrtovanemu znesku sofinanciranja), njena ekonomska stopnja donosnosti znaša 9,80 % in družbene koristi naložbe presegajo vložena sredstva za 1,04 odstotka.

Varianta 1 je zato ocenjena kot **optimalna varianta** za gradnjo pododseka 5 na odseku 2 DKP skozi mesto Maribor.

Varianta 2: gradnja pododseka 5 DKP s sredstvi MO Maribor

Ta varianta je nesprejemljiva s finančnega vidika, saj bi morala MO Maribor iz proračuna zagotoviti celotni znesek za financiranje naložbe. Ker sredstev v proračunu nima, bi se naložba odložila za najmanj pet let. V tem času bi ostal odsek državnega kolesarskega omrežja, ki je hkrati pomembna lokalna kolesarska povezava v mestu, nezgrajen. Lokalni in državni cilji ne bi bili doseženi.

Zato MO Maribor to varianto ocenjuje kot **nesprejemljivo**.

9 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE IN ZGODOVINA PRIPRAVE DOKUMENTACIJE

9.1 Projektna in investicijska dokumentacija

Arhitekturni natečaj in projektna naloga

Leta 2019 je MO Maribor v sodelovanju z Zbornico arhitektov Slovenije izvedla natečaj „Ureditev območja Lenta in Dravske promenade“. Natečaj je obsegal širše območje obdelave, in sicer ureditev površin levega in desnega nabrežja Drave med Mariborskim otokom in Malečniškim mostom. Na desnem bregu se rešitve iz natečaja srečujejo z ureditvenimi rešitvami poteka DKP. Za odsek je bila takrat že pripravljena projektna dokumentacija za skupni prostor za kolesarje in pešce:

- IZP Kolesarska pot Limbuš – Drava center – Dvoetažni most, BPI d. o. o. Maribor, št. 583-KOL, september 2018,
- PZI Kolesarska pot Limbuš – Drava center – Dvoetažni most, BPI d. o. o. Maribor, št. 583-KOL., oktober 2019.

Za združitev natečajnih rešitev in predloga ureditve desnega nabrežja Drave je MO Maribor decembra 2019 izdelala projektno nalogo za izdelavo projektne dokumentacije IZP, DGD in PZI za „razširitev kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi D3 Dravska kolesarska pot v MO Maribor na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – dvoetažni most“. V obstoječi projektni dokumentaciji, ki sledi Dravski kolesarski poti D3, je bilo treba na predvideni trasi gradnje med Studenci in dvoetažnim mostom kolesarsko pot razširiti ter jo dopolniti z dodatnimi podpornimi/opornimi konstrukcijami ter tem prilagoditi rešitve aktivacijskih točk z mikrourbano opremo, ki naj bi poleg tehničnih elementov poti in brežin vsebovala tudi prostorske, programske in oblikovne elemente urbane opreme³⁷.

Slika 4: Območje natečajne rešitve in DKP



Vir: Projektna naloga, MO Maribor, 2019

³⁷ Projektna naloga št. 41001-504/2018-24, MO Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za promet, Maribor, 11. decembra 2019

Projektna dokumentacija na podlagi projektne naloge

Julija 2020 je bila izdelana idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev za traso kolesarske poti od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu v skupni dolžini 3.512 m.

Septembra istega leta je bila pripravljena projektna dokumentacija za izgradnjo (PZI) za t. i. odsek 2, ki je razdeljen na 10 pododsekov. Leta 2022 je bil za ta odsek DKP skozi mesto Maribor pripravljen tudi popis del s predizmerami in projektantski predračun.

Pri načrtovanju izvedbe naložbe je investitor, MO Maribor, odsek 2 DKP skozi mesto Maribor razdelil na več etap gradnje:

- prva etapa gradnje odseka 2, od Glavnega mostu do dvoetažnega mostu, zajema pododseke 7–10 v skupni dolžini 1.202 m, ki so bili zgrajeni v letih 2022 in 2023. Gradnja je bila sofinancirana v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN);
- preostali del odseka 2 (2.308 m) poteka od Adamičevega naselja do Splavarske brvi³⁸ in je razdeljen na šest pododsekov. Druga etapa gradnje, ki je obravnavana v tem DIIP-u, zajema gradnjo pododseka 5 odseka 2 DKP, od Splavarske do Studenske brvi, v skupni dolžini 733 m.

Kot je navedeno v projektni nalogi, rešitev zajema širitev (na predpisano širino 4,00 m) in gradnjo utrjene površine za mešani promet kolesarjev in pešcev, gradnjo podpornih in opornih konstrukcij, odvajanje padavinskih in zalednih voda, zagotovitev javne razsvetljave, prometno signalizacijo in namestitev števca kolesarjev.

Investicijska dokumentacija

Za naložbo v DKP skozi mesto Maribor sta bila leta 2019 in 2022 pripravljena dva dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP). Oktobra 2019 je bil pripravljen DIIP Dravska kolesarska pot, območje Mestne občine Maribor (Adamičeva ulica – dvoetažni most)³⁹ (v nadaljnjem besedilu: DIIP 2019). Januarja 2022 je bil nato za predložitev projekta gradnje dela DKP v sofinanciranje iz mehanizma CTN pripravljen DIIP Dravska kolesarska pot, Drava center – Adamičevo naselje, Pobrežje – Miklavž na Dravskem polju⁴⁰ (v nadaljnjem besedilu: DIIP 2022), ki je poleg odseka Adamičevo naselje – dvoetažni most zajel še dodatni odsek zahodno od Adamičevega naselja proti Drava centru in Limbušu (zahodni odsek) in odseke 93–97, Dravska kolesarska povezava v območju Občine Maribor, Občine Miklavž na Dravskem polju, Občine Starše in Občine Hajdina.

Oktobra 2020 je bil za traso od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu pripravljen investicijski program Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most – prva etapa⁴¹, ki zajema gradnjo štirih pododsekov (7-10) na odseku 2, od Glavnega mostu do dvoetažnega mostu: širitev kolesarske steze, gradnjo podpornih in opornih konstrukcij, postajališč z urbano opremo, javne razsvetljave in namestitev prometne signalizacije.

³⁸ V dokumentaciji, ki je bila pripravljena pred letom 2022, se za Splavarsko brv uporablja delovno ime brv Tabor – Lent ali Lent – Tabor.

³⁹ 620a-DIIP, BPI, d. o. o., Maribor, oktober 2019

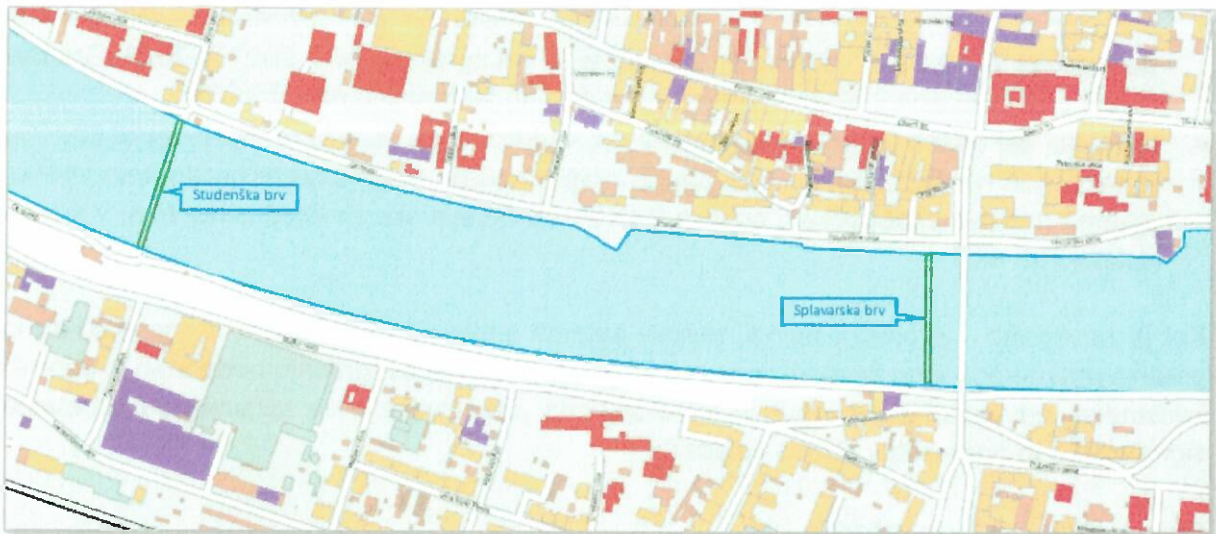
⁴⁰ Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, januar 2022

⁴¹ RCI – Razvojni center Inženiringi Celje, d. o. o., Celje, oktober 2020

9.2 Analiza lokacije – umeščena načrtovane naložbe v mestu Maribor

Načrtovana naložba v drugo etapo gradnje odseka 2 DKP – pododsek 5 je nadaljevanje prve etape proti zahodu. Gledano vzdolž rečnega toka (zahod–vzhod) tako kot obe etapi, tudi pododsek 5 poteka po desnem bregu Drave, in sicer med Studensko brvjo na zahodu in Splavarsko brvjo na vzhodu. V projektni dokumentaciji PZI, ki je bila pripravljena za prvo in drugo etapo skupaj (glejte sliko 1) so meje pododseka (gledano z zahodne strani) med km 15 + 155 in km 15 + 853, celotna dolžina odseka je torej 733 m. Meje obdelave pododseka, ki ga obravnava ta DIIP, so prikazane v naslednji sliki:

Slika 5: Meje obdelave druge etape gradnje – pododseka 5 DKP skozi mesto Maribor



Vir: i-občina, dostop julij 2024, z ročno vrisanimi mejama obdelave

Trasa načrtovanega pododseka poteka po neutrjeni javni poti, ki se uporablja za vzdrževanje rečne struge in tudi kot sprehajalna pot. Na levi strani (gledano vzdolž rečnega toka) je steza omejena z brežino reke, na desni strani s strmimi pobočji ostanka dravskih teras, ki se dvigujejo nad traso. Zaradi varnosti uporabnikov je predvidena gradnja podpornih (brežina reke) in opornih konstrukcij (pobočje na desni strani trase), ki bodo na vrhu zavarovane z ograjo za preprečevanje padcev. Po gradnji bo DKP morala omogočati dostop do struge vozilom za vzdrževanje struge, zato je predvidena snemljiva varnostna ograja na levi strani.

9.3 Prostorska ureditev, parcele in premoženjskopravna razmerja

Poseg v prostor urejata naslednja občinska prostorska akta: Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove Maribora⁴² ter Ureditveni načrt za prenovo Taborskega nabrežja⁴³ z Odlokom o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvenem načrtu za prenovo Taborskega nabrežja v Mariboru (S-13 in C-3)⁴⁴. Pri načrtovanju pododseka je bil upoštevan Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor⁴⁵.

⁴² MUV, št. 26/98 s spremembami in popravki in št. 1/14 – UPB s spremembami in popravki, zadnja sprememba 1/18

⁴³ MUV, št. 5/90, 22/06, 28/11, 24/08 – obv. razlaga, 34/09 – obv. razlaga, 13/13 - obv. razlaga, 13/13, 9/16

⁴⁴ MUV št. 22/06, 24/08 – obv. razl., 34/09

⁴⁵ ZUPUDPP, Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2

Druga etapa gradnje odseka 2 DKP – pododsek 5 bo potekala po naslednjih parcelah (razvrščene so vzdolž rečnega toka, od zahoda proti vzhodu): 10, 40, 41, 42, 2802/1, 43, 44, 81, 84, 2803, 11/1, 11/2, 83/1, 83/2, 86/1, 86/2, 88/1, 88/2, 90/1, 90/2, 92/1, 92/2, 94/1, 94/2, 96/2, 97/2, 2804/4, vse k.o. 659 Tabor.

V PZI je navedena tudi parcela št. 2801, ki je v naravi vodno telo reke Drave v lasti Republike Slovenije. Vanj naložbe ne posega, vendar meji na območje posega.

Premoženjskopravna razmerja so večinoma urejena: našete parcele so bodisi v lasti investitorja, MO Maribor, bodisi ima investitor na njih pravico graditi. Tako v okviru načrtovane naložbe ni predviden večji strošek za nakup zemljišč.

9.4 Vodovarstveno območje

Načrtovana naložba bo potekala po območju, ki je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrane in Dravskega polja (v nadaljnjem besedilu: uredba VVO)⁴⁶ opredeljeno kot vodovarstveno območje, delno VVO II in delno VVO III. Pridobljeni so bili projektni pogoji Direkcije RS za vode (DRSV). Pri projektiranju so upoštevani ukrepi za varovanje v času gradnje in obratovanja.

Območje, na katerem bo potekala gradnja, ni opredeljeno kot poplavno območje.

Več o načrtovanih ukrepih za varovanje površinskih in podzemnih voda v poglavju 15 o varstvu okolja in skladnosti z načelom DNHS.

9.5 Območja Natura 2000 in zavarovana območja

Naložba v pododsek 5 DKP skozi mesto Maribor bo potekala na območju Natura 2000 – Drava (ID in SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658). Ob pripravi projektne dokumentacije IZP so bili pridobljeni projektni pogoji/mnenja upravljavcev komunalne infrastrukture, DRSV⁴⁷, Zavoda RS za varstvo narave⁴⁸ in Zavoda za ribištvo Slovenije⁴⁹ s priporočili. V dokumentaciji PZI so upoštevana priporočila in predlagani ukrepi za varovanje vode, habitatov in populacije rib, ki živijo v reki.

Več o načrtovanih ukrepih za varovanje vodnih habitatov v poglavju 15 o varstvu okolja in skladnosti z načelom DNHS. Gradnja DKP ne posega na območja varovane kulturne dediščine.

⁴⁶ Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

⁴⁷ Projektni pogoji, Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – dvoetažni most, št. 35506-1956/2020-2, 9. 9. 2020

⁴⁸ Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ na odseku: Potovalna kolesarska pot na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most – strokovno mnenje v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja, št. 4-II-1231/2-O-20/AG, 15. 10. 2020

⁴⁹ Projektni pogoji h gradnji „Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – dvoetažni most“, št. 4202-103/2020/2, 10. 9. 2020, in Mnenje k projektni dokumentaciji za projekt D3 Dravska kolesarska pot v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – dvoetažni most, št. 4202-103/2020-4, 15. 10. 2020

10 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

10.1 Vrsta investicije

Načrtovana naložba je novogradnja mešane površine za kolesarje in pešce, tj. dvosmerne kolesarske poti in površine za pešce v skladu s predpisi o načrtovanju kolesarskih poti (Pravilnik o kolesarskih površinah) v dolžini 733 m z opornimi in podpornimi konstrukcijami. Objekt nima vplivov na okolje. Objekti so po Uredbi o razvrščanju objektov CC-SI razvrščeni:

- kolesarska pot: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste
- oporni in podporni zidovi: 24205 Drugi gradbeni inženirski objekti, ki niso uvrščeni drugje.

Projektna dokumentacija PZI je pripravljena v skladu z Gradbenim zakonom⁵⁰. Kolesarska pot spada med enostavne objekte, podporne in oporne konstrukcije pa med nezahtevne objekte, za katere gradbeno dovoljenje ni potrebno.

10.2 Tehnično tehnološka rešitev

Tehnično tehnološka rešitev je povzeta iz projektne dokumentacije PZI⁵¹, ki je bila pripravljena za obe etapi gradnje odseka 2, od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu. V tem poglavju so povzeti deli, ki se nanašajo na drugo etapo gradnje odseka 2 – pododsek 5.

Meje obdelave (gledano vzdolž toka reke od zahoda proti vzhodu): začetek pri km 15 + 155 (Studenška brv na zahodu), zaključek pri km 15 + 888 (Splavarska brv na vzhodu). Dolžina trase je skupaj 733 m. Na pododseku 5 poteka trasa kolesarske in pešpoti po neutrjeni javni poti ob Dravi, ki na levi strani (gledano vzdolž rečnega toka) meji na brežino reke, na desni strani pa na strma pobočja ostankov dravske terase. Zaradi prostorskih omejitev se gradi skupna površina na kolesarje in pešce: dvosmerna kolesarska pot s površino za pešce. Zaradi širitve je ob robu površine za kolesarje in pešce predvidena gradnja opornih in podpornih konstrukcij. Pododsek 5 se konča z navezavo na območje posebne obdelave, Splavarske brvi in ureditve platoja Taborskega nabrežja (odsek 6), ki pa sta vključena v drug projekt. Kolesarska pot se nadaljuje proti vzhodu do dvoetažnega mostu in zajema pododseke 7–10, ki so bili zgrajeni v okviru prve etape gradnje 2022–2023.

Dimenzije vozišča s horizontalnimi in vertikalnimi elementi

Pri načrtovanju dimenzij kolesarske poti je upoštevan Pravilnik o kolesarskih površinah⁵².

Trasa poteka znotraj naselja. Namenjena bo dvosmerni kolesarski poti in hodniku za pešce, pri čemer se površina za pešce zaradi prostorskih omejitev gradi vzporedno in bo s talno črto (širine 10 cm) ločena od kolesarske poti.

⁵⁰ Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 s popravkom in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZNŠPP in 133/23

⁵¹ Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most“, PZI, Proinfra, Maribor, in Megalit, Poljčane, september 2020, št. projekta 67/2, Vodilni načrt

⁵² Uradni list RS, 36/18

Prečna širina vozišča za kolesarje in površine za pešce je na celotnem odseku 4,00 m. Skupna prečna širina, ki vključuje enostransko ali obojestransko bermo v širini 25–50 cm ali segmentno muldo v širini 25 cm, znaša od 4,25 m do 4,75 m.

Maksimalni načrtovan vzdolžni sklon kolesarske poti znaša 10,0 % na dolžini 20 m in je sprejemljiv za povprečnega kolesarja. Minimalni prečni sklon na kolesarski poti znaša 2,0 %, saj so predvidene tudi površine za pešce. Najmanjši uporabljen polmer krožnega loka je 12 m.

Voziščna konstrukcija

Temeljna tla sestavljajo predvsem peski in prodi, ki so odporni proti učinkom zmrzovanja in odtajevanja. Pod voziščno konstrukcijo je predviden ločilni geotekstil. Na območju raščenege terena je za zagotovitev boljše zmrzlinke odpornosti voziščne konstrukcije in izboljšave nosilnosti temeljnih tal predvidena vgradnja najmanj 30 cm debele plasti zmrzlinke odpornega kamnitega materiala (posteljice). Za nevezano nosilno plast (25 cm) je predviden kamniti drobljenec D32. Na to nosilno plast se nanese štirislojna protiprašna zaščita (4 cm) iz zmesi kamnitih zrn z vezivom iz bitumenske emulzije. Ta protiprašna zaščita je zaradi naravnega videza („bela cesta“) za krajinsko arhitekturo sprejemljivejša od klasičnega asfaltiranja in se lažje umesti v naravno okolje. Kolesarjenje, hoja in tek na takih površinah zagotavljajo mehko gibanje in občutek sobivanja z naravo.

Za načrtovanje poteka naložbe (časovnica) je pomembna omejitev temperatura podlage in zraka: protiprašno prevleko je treba izvajati pri temperaturi zraka, ki presega 20 °C (najprimernejša 25 °C), v času od maja do septembra, v daljšem obdobju stabilnega vremena. Po približno 10–14 dneh od nanosa protiprašne zaščite se vozišče pometa s strojno metlo ali sesalno napravo, da se odstranijo odvečna kamena zrna. Zaradi grobe površine bo treba pri pluzenju snega paziti, da se plug ne spušča na vozišče.

Konstruktivski elementi

Predela zajemajo čiščenje terena, rušitev sedanjih ograj in zaščito komunalnih vodov itd. ter zakoličbo.

Novi nasipi se izvedejo z zemljino v naklonu največ 1 : 2, s kamnitim nasutjem (drobljenec) pa v naklonu največ 1 : 1,5. Vse nove površine se takoj prekrijejo s humusom in zatravijo.

Trasa DKP zaradi razširitve vozišča na nekaterih delih posega v brežino reke, drugod pa je širitev v zaledje onemogočena zaradi obstoječih objektov in na takih mestih je predvidena širitev proti reki Dravi. Zato je treba na teh mestih višino premagovati s podpornimi in opornimi konstrukcijskimi elementi, saj bi bili naravni nakloni brežin sicer prestmi.

Na pododseku 5 sta predvidena dva oporna zidova in ena podporna konstrukcija, in sicer:

- oporni zid OK3 skupne dolžine 136,0 m in višine do 2,90 m (svetla višina 1,90 m),
- oporni zid OK4 skupne dolžine 622,50 m in višine od 3,0 do 5,4 m (svetla višina od 2,0 do 4,7 m),
- podporni zid PK2 skupne dolžine 32,50 m in višine do 6,0 m.

Oporna zidova sta konzolna armirano betonska (AB) zidova s plitvim temeljenjem. Tlorisno in v stranskem pogledu sta oblikovana valovito in tvorita t. i. dravski meander. Višina zidov je spremenljiva in znaša med 3,0 in 7,0 m; svetla višina je nekoliko manjša, od 2,0 do 5,0 m. Na stiku s kolesarsko potjo zid sledi poteku poti po celotni dolžini. Zgornji rob zidu je zasnovan z enovito debelino 30 cm. Za njim je sloj humusa v širini 40 cm, ki omogoča ozelenitev čela zidov z zgornje strani proti tlorisu. Za tem je načrtovana betonska kanaleta za odvajanje zalednih voda. Za kanaleta je na višjih zidovih (svetle višine > 2,0 m) predvidena jeklena varovalna ograja, ki varuje pred padcem v primeru zdrsa po strmi brežini za zidom. Za opornimi zidovi sta predvidena drenažni sloj iz kamnitega materiala in drenažna cev premera 200 mm za odvod zalednih voda.

Podporni zid PK2 poteka po levem robu na brežini Drave in ne sega v njen pretočni profil. Predviden je zaradi umika trase od obstoječih objektov („Orient“) kot konzolna AB pilotna stena iz uvrtenih pilotov s premerom 40 cm, ki so na vrhu vpeti v povezovalno AB gredo in vzdolžni zid. Na vrhu je predvidena snemljiva jeklena varnostna ograja, ki bo omogočala dostop do struge vzdrževalcem.

Komunalni vodi

Po trasi načrtovanega pododseka DKP potekajo obstoječi komunalni vodi: vodovod, kanalizacija, električni vodi (nizko-, srednje- in visokonapetostni), TK in CATV vodi ter plinovod. Potek načrtovane kolesarske poti je usklajen s trasami obstoječih vodov, upoštevani so vsi odmiki in zahteve iz projektnih pogojev upravljavcev. Ob gradbenih posegih se tangirani vodi ustrezno uredijo: zaščitijo, po potrebi tudi prestavijo, skupaj s pripadajočo infrastrukturo.

Vodovod: na obravnavanem območju je predvidena gradnja pitnikov, ki pa so predmet drugega projekta. Predvidena je le vgradnja cevi PE100 d32 NP 16 barov, SDR 11.

Elektro vodi: na območju, kjer se gradnja kolesarske poti in drugih objektov, naprav in napeljav dotika obstoječih elektro vodov, se vodi zaščitijo oz. prestavijo.

TK in CATV vodi: na območju posega prestavitvev TK in CATV vodov ni predvidena.

Plinovod: na območju, kjer se gradnja kolesarske poti in drugih objektov, naprav in napeljav dotika obstoječega plinovoda, je treba plinovod zaščititi oziroma prestaviti.

Kanalizacija: prestavitvev kanalizacijskih vodov ni predvidena.

Odvodnjavanje meteorne in zaledne vode s kolesarske poti je predvideno disperzno. S prečnimi in vzdolžnimi nakloni vozišča se padavinska voda, ki se zbira na utrjenih površinah, vodi do roba vozišča, kjer se prek betonske berme steka po brežini v Dravo. Za opornimi konstrukcijami bo odvodnjavanje potekalo prek muld ali kanalet, od koder se bo voda usmerjala do obstoječega sistema kanalizacije oziroma do prepustov, prek njih pa na drugo stran utrjene površine, kjer se bo izlila v Dravo.

Javna razsvetljava

Na območju obdelave je vod javne razsvetljave (JR). Potek kolesarske poti je usklajen s traso obstoječih vodov JR. Upoštevani so vsi odmiki in zahteve iz projektnih pogojev, ki so jih zahtevali upravljavci. Na območju, kjer se gradnja kolesarske poti in drugih objektov, naprav in napeljav dotika obstoječega voda JR, je treba vod zaščititi ali prestaviti. Na celotni trasi, tudi na pododseku 5, bo nameščena nova dekorativna razsvetljava z LED trakovi oz. LED svetilkami. Svetilke bodo priključene na novo odjemno mesto, ki bo nameščeno ob Studenški brvi. Svetlobni trak „LED“ bo enostransko nameščen v utor betonske klopi po celotni trasi (ca. 4 cm pod zgornjim robom). Razsvetljava bo kot celota ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja⁵³ in SIST EN 40.

Horizontalna in vertikalna signalizacija ter usmerjanje

Horizontalna signalizacija mora biti izdelana skladno s standardom SIST EN 1436. Na trasi državne kolesarske povezave D3 se predvidi vzdolžna označba širine 10 cm za ločevanje površin za kolesarje in pešce.

Vertikalna signalizacija: umestitev prometnih znakov je določena v grafični situaciji PZI in navedena v tabelaričnem pregledu vertikalne signalizacije. Konstrukcija prometnih znakov mora biti skladna s standardom SIST EN 12899-1. Za nosilna ogrodja in konstrukcije mora biti zagotovljena nosilnost pri obremenitvi z vetrom v I. coni vetra in obremenitvi s snegom.

Prometno vodenje: za označevanje kolesarske povezave je predvidena postavitve kašipotov za kolesarje, in sicer na območjih križišč in prečkanj, da se uporabniku jasno predstavi potek kolesarske povezave. Na kašiputih so navedeni naslednji večji kraj, naselje oziroma del naselja in puščica, ki kaže v smeri navedenega kraja. Ker gre za DKP, bo vsem tablam dodan logotip Dravske kolesarske poti:



Arhitekturno oblikovanje

Ob izgradnji je treba upoštevati arhitekturno oblikovanje in načrt arhitekture, ki je bil pripravljen v okviru natečaja leta 2019. Smiselno je treba upoštevati celovit prostorski koncept ureditve obrežja reke Drave, načrtovan obvodni park kot zeleni obroč, katerega glavna povezovalna pot je kolesarska pot s pešpotjo. Na celotni krožni poti, ki je dolga več kot 11 km, je predvidenih več aktivacijskih območij, osrednjo vlogo in pomen pa ima Dravska promenada.

⁵³ Ur. l. RS, št. 81/07 s spremembami

11 VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

11.1 Vrsta investicije z vidika povabila DRR

Z vidika povabila DRR je načrtovana naložba gradnja kolesarske infrastrukture, to je naložba v izvedbo gradbenih, obrtnih in instalacijskih del, s katerimi se bodo uredili trdna in trajna voziščna struktura predpisane širine ter oporni in podporni konstrukcijski elementi. Med storitvami so predvideni le izdelava dokumentacije (razen DIIP), predpisan strokovni nadzor in koordinator VZD. Načrtovana naložba ne zajema odkupov zemljišč in stroškov dela investitorja.

11.2 Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah

Stroški naložbe v drugo etapo gradnje odseka 2 – pododsek 5 DKP, od Splavarske do Studenske brvi, so ocenjeni na podlagi projektne dokumentacije PZI⁵⁴ iz septembra 2020 in projektantskega predračuna⁵⁵ iz aprila 2022. Dokumenta sta bila izdelana za celotni odsek 2. Ocenjeni stroški se nanašajo samo na drugo etapo gradnje – pododsek 5. Vrednost naložbe po stalnih cenah znaša 3.056.719,73 EUR brez DDV in 3.729.198,07 EUR z DDV. Prikazana je v naslednji preglednici.

Preglednica 5: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene

Z. št.	Postavka	brez DDV	DDV	Skupaj z DDV
1	Kolesarska pot – gradnja in širitev	339.314,49	74.649,19	413.963,68
2	Prometna oprema in števec kolesarjev	6.452,04	1.419,45	7.871,49
3	Meteorna kanalizacija	53.424,47	11.753,38	65.177,85
4	Oporna konstrukcija OK3	60.714,60	13.357,21	74.071,81
5	Oporna konstrukcija OK4	2.270.551,70	499.521,37	2.770.073,07
6	Podporna konstrukcija PK2	72.838,30	16.024,43	88.862,73
7	Cestna razsvetljava DKP	42.661,20	9.385,46	52.046,66
8	Nepredvidena dela (5 %)	142.297,84	31.305,52	173.603,36
9	Skupaj GOI dela (od 1 do 8)	2.988.254,64	657.416,02	3.645.670,66
10	Projektna in investicijska dokumentacija (razen DIIP)	7.500,00	1.650,00	9.150,00
11	Gradbeni in drugi nadzor ter VZD	59.765,09	13.148,32	72.913,41
12	Infomiranje in obveščanje (table)	1.200,00	264,00	1.464,00
13	Skupaj ostali stroški (od 10 do 12)	68.465,09	15.062,32	83.527,41
14	SKUPAJ NALOŽBA (9 + 13)	3.056.719,73	672.478,34	3.729.198,07

Postavke od 1 do 8 so povzete iz PZI. Stroški nepredvidenih del (postavka 8) so vključeni v skladu z napotki iz povabila DRR⁵⁶.

⁵⁴ Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot v MO Maribor na odseku 2 : Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most, JV Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d. o. o., Maribor, september 2020, št. projekta 67/2

⁵⁵ Predračunski elaborat, JV Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d. o. o., Maribor, april 2022, št. projekta 67/2 PRE

⁵⁶ Sprememba prve dopolnitve povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, MKRR, 24. junija 2024, točka 5.6.5, Upravičeni in neupravičeni stroški, tretja alineja

Projektna dokumentacija PZI in DIIP sta pripravljena in nista vključeni v stroške naložbe. Postavka 10 Projektna in investicijska dokumentacija zajema stroške priprave projektne dokumentacije za izbiro izvajalcev (PZR) in projekta izvedenih del (PID) po dokončani gradnji ter priprave investicijskega programa. Stroški priprave dokumentacije so ocenjeni na podlagi stroškov iz podobnih projektov. Postavka 11 Gradbeni in drugi nadzor ter VZD zajema stroške predpisanega gradbenega nadzora in koordinatorja varnosti in zdravja pri delu. Tudi ti stroški so ocenjeni na podlagi primerljivih projektov. Stroški predpisanega informiranja in obveščanja (12) zajemajo postavitev začetne in stalne table z logotipi za označitev gradbišča. Obveščanje javnosti bo potekalo prek spletne strani investitorja maribor.si in tiskovnih konferenc investitorja.

Druga etapa gradnje odseka 2 – pododsek 5 DKP skozi Maribor bo sicer trajala manj kot eno leto in bi v skladu z uredbo⁵⁷ zadoščal prikaz v stalnih cenah, vendar je skladno z napotki iz povabila DRR naložba prikazana skupno z „vnaprej dogovorjenimi prilagoditvami cen zaradi spremembe stroškov“ tudi v tekočih cenah 2025 in 2026. Za preračun je uporabljena napovedana stopnja inflacije za 2024–2026⁵⁸, in sicer za leto 2024 (pol leta): 1,35 %, 2025: 3,4 % in 2026: 2,2 %. Vrednost naložbe po tekočih cenah znaša 3.230.879,68 EUR brez DDV in 3.941.673,21 EUR z DDV in je prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 6: Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene

Zap. št.	Postavka	brez DDV	DDV	Skupaj z DDV
1	Kolesarska pot – gradnja in širitev	358.569,91	78.885,38	437.455,29
2	Prometna oprema in števec kolesarjev	6.818,18	1.500,00	8.318,18
3	Meteorna kanalizacija	56.456,20	12.420,36	68.876,57
4	Oporna konstrukcija OK3	64.160,03	14.115,21	78.275,24
5	Oporna konstrukcija OK4	2.399.400,97	527.868,21	2.927.269,18
6	Podporna konstrukcija PK2	76.971,73	16.933,78	93.905,51
7	Cestna razsvetljava DKP	45.082,14	9.918,07	55.000,21
8	Nepredvidena dela (5 %)	150.372,96	33.082,05	183.455,01
9	Skupaj GOI dela (od 1 do 8)	3.157.832,11	694.723,07	3.852.555,18
10	Projektna in investicijska dokumentacija (razen DIIP)	7.781,86	1.712,01	9.493,86
11	Gradbeni in drugi nadzor ter VZD	64.009,25	14.082,03	78.091,28
12	Informiranje in obveščanje (table)	1.256,46	276,42	1.532,88
13	Skupaj ostali stroški (od 10 do 12)	73.047,56	16.070,46	89.118,03
14	SKUPAJ NALOŽBA (9 + 13)	3.230.879,68	710.793,53	3.941.673,21

11.3 Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah

Pri razvrščanju stroškov naložbe v upravičene in neupravičene so upoštevani napotki iz povabila DRR, poglavje 5.6 Državno kolesarsko omrežje, ter Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027⁵⁹.

⁵⁷ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)

⁵⁸ Pomladanska napoved, UMAR, Ljubljana, marec 2024, str. 8

⁵⁹ verzija 1.0, MKRR, Ljubljana, april 2023

V skladu s povabilom DRR, točka 5.6.5, Upravičeni in neupravičeni stroški so med upravičene stroške uvrščeni:

- gradnja nepremičnin, vključno z nujnimi nepredvidenimi deli ter vnaprej dogovorjenimi prilagoditvami cen zaradi spremembe stroškov,
- stroški informiranja in komuniciranja (ki smejo znašati največ 10% skupnih upravičenih stroškov in izdatkov projekta),
- stroški storitev zunanjih izvajalcev (projektna in investicijska dokumentacija ter nadzor),
- davek na dodano vrednost (DDV), ki se lahko vključi v finančni načrt kot upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV.

Investitor med stroške naložbe ne vključuje naslednjih upravičenih stroškov: stroškov plač in povračil v zvezi z delom na projektu, nakupa nezazidanih zemljišč ter storitev izdelave študij, raziskav, vrednotenj, ocen, strokovnih mnenj in poročil, ker ti stroški v okviru naložbe ne bodo nastali. Investitor, MO Maribor, nima pravice do odbitka DDV za celotni DDV naložbe, zato je ta v celoti vključen med upravičene stroške. Tako so upravičeni stroški vsi stroški naložbe, ki so po stalnih in tekočih cenah prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 7: Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene

Zap. št.	Postavka	Stalne cene	Tekoče cene
1	Kolesarska pot – gradnja in širitev	413.963,68	437.455,29
2	Prometna oprema in števec kolesarjev	7.871,49	8.318,18
3	Meteorna kanalizacija	65.177,85	68.876,57
4	Oporna konstrukcija OK3	74.071,81	78.275,24
5	Oporna konstrukcija OK4	2.770.073,07	2.927.269,18
6	Podporna konstrukcija PK2	88.862,73	93.905,51
7	Cestna razsvetljava DKP	52.046,66	55.000,21
8	Nepredvidena dela (5 %)	173.603,36	183.455,01
9	Skupaj GOI dela (od 1 do 8)	3.645.670,66	3.852.555,18
10	Projektna in investicijska dokumentacija (razen DIIP)	9.150,00	9.493,86
11	Gradbeni in drugi nadzor ter VZD	72.913,41	78.091,28
12	Informiranje in obveščanje (table)	1.464,00	1.532,88
13	Skupaj ostali stroški (od 10 do 12)	83.527,41	89.118,03
14	SKUPAJ UPRAVIČENI STROŠKI (9 + 13)	3.729.198,07	3.941.673,21

11.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Izhodišča za določitev časovnice

Za naložbo v gradnjo pododseka 5 odseka 2 DKP skozi Maribor je pripravljena dokumentacija PZI s popisom del in projektantskim predračunom. Premoženjskopravne zadeve so v glavnem urejene, investitor je bodisi lastnik bodisi ima pravico graditi na zemljiščih. Ker gre za enostaven oziroma nezahteven gradbeno inženirski objekt, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Pred začetkom gradnje je treba pripraviti projektno dokumentacijo za javni razpis (PZR), nato v skladu s predpisi in internimi akti izbrati izvajalca GOI del in nadzornike.

MO Maribor si za sofinanciranje naložbe prizadeva pridobiti sredstva iz Dogovora o razvoju regij (DRR) na podlagi povabila DRR, zato je dinamika priprave in izvedbe naložbe vezana na postopek uvrščanja in potrjevanja projektov v okviru mehanizma DRR. Ob upoštevanju sedaj znanih rokov za predložitev projektov za uvrstitve v DRR (23. avgust 2023), postopka ocenjevanja in uvrstitve projektov v DRR (prva faza), presoje in potrjevanja projektov, uvrščenih v DRR, za neposredno financiranje (NPO)⁶⁰ (druga faza) ter izkušenj s postopki iz DRR za obdobje 2014–2020, predvidevamo, da bo sporazum o NPO z ministrstvom najverjetneje podpisan najprej proti koncu leta 2025. Pred predložitvijo vloge za NPO bo treba pripraviti investicijski program in morda tudi študijo izvedbe nameravane investicije (ŠINI).

Okvirna časovnica za pripravo in izvedbo naložbe

Na podlagi navedenih predpostavk predlagamo naslednjo okvirno časovnico za izvedbo naložbe:

Preglednica 8: Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v DKP – pododsek 5

Zap. št.	Dejavnost	Začetek (mesec)	Konec (mesec)
1	Pridobitev soglasja DRSI	16. 7. 2024	oktober 2024
3	Predložitev projekta v DRR		23. 8. 2024
4	Potrditev DIIP in predložitev v DRR (do 30. 9. 24)	september 2024	september 2024
5	Predvidena potrditev in podpis DRR	oktober 2024	februar 2025
6	Priprava PZR in izvedba JR za zunanje izvajalce	februar 2025	julij 2025
7	Priprava in potrditev IP (in ŠINI)	februar 2025	maj 2025
8	Predložitev vloge za NPO	april 2025	maj 2025
9	Odločitev o podpori, sklenitev sporazuma za NPO	oktober 2025	november 2025
10	Sklenitev pogodbe z zunanjim izvajalcem	november 2025	december 2025
11	Gradnja DKP pododseka 5: predдела in GOI dela	januar 2023	avgust 2026
12	Informiranje in komuniciranje	oktober 2024	december 2026
13	PID, prevzem objekta, zaključno poročilo, zahtevek	september 2026	september 2026

MO Maribor bo po prejetju soglasja DRSI in prejetju pozitivnega sklepa o uvrstitvi projekta v DRR (prva faza), predvidoma v začetku leta 2025, v skladu s predpisi o javnem naročanju in internimi akti začela postopek izbire zunanjega izvajalca GOI del z odložnim pogojem, da se pogodba ne sklene, če MO Maribor ne bi pridobila odločitve o sofinanciranju naložbe iz DRR. Istočasno bo pomladi 2025 potekala priprava investicijskega programa in predložitev vloge za NPO Ministrstvu za infrastrukturo. Za zdaj roki za predložitev vlog za NPO še niso znani, tudi obrazca še ni. Od oddaje vloge do prejema odločitve o podpori naložbi na podlagi NPO utegne miniti več mesecev. Gradnja pododseka DKP se bo začela po sklenitvi sporazuma o NPO, predvidoma v začetku leta 2026 in bo končana v istem letu. Septembra 2026 sta predvidena prevzem objekta in priprava končnega poročila. Nadzor bo potekal ves čas gradnje. Informiranje in komuniciranje (spletna stran investitorja) bo potekalo celotno obdobje od predložitve v DRR do končane naložbe. Tabla s predpisanimi oznakami sofinancerja bo postavljena ob začetku gradnje, na koncu bo zamenjana s stalno tablo.

⁶⁰ Postopek je podrobno predstavljen v točki 7.1

11.5 Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke se bo naložba izvajala v letih 2025 in 2026. V letu 2025 bodo potekala vsa pripravljala dela, in sicer: predvidena potrditev DRR (RS Podravje), priprava in izvedba JN za zunanje izvajalce, priprava in potrditev IP (in po potrebi ŠINI), predložitev vloge za NPO, sklenitev sporazuma o NPO ter sklenitev pogodbe z zunanjim izvajalcem in nadzorniki. V letu 2026 bodo potekali gradnja pododseka 5 DKP, večji del informiranja in komuniciranja z javnostmi ter prevzem objekta in zaključno poročilo. Dinamika izvajanja del po stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednjih dveh preglednicah.

Preglednica 9: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, stalne cene

Z. št.	Postavka	2025	2026	Skupaj
1	Kolesarska pot – gradnja in širitev	0,00	413.963,68	413.963,68
2	Prometna oprema in števec kolesarjev	0,00	7.871,49	7.871,49
3	Meteorna kanalizacija	0,00	65.177,85	65.177,85
4	Oporna konstrukcija OK3	0,00	74.071,81	74.071,81
5	Oporna konstrukcija OK4	0,00	2.770.073,07	2.770.073,07
6	Podporna konstrukcija PK2	0,00	88.862,73	88.862,73
7	Cestna razsvetljava DKP	0,00	52.046,66	52.046,66
8	Nepredvidena dela (5 %)	0,00	173.603,36	173.603,36
9	Skupaj GOI dela (od 1 do 9)	0,00	3.645.670,66	3.645.670,66
10	Projektna in investicijska dokumentacija (razen DIIP)	6.710,00	2.440,00	9.150,00
11	Gradbeni in drugi nadzor ter VZD (2 % GOI)	0,00	72.913,41	72.913,41
12	Informiranje in obveščanje (table)	610,00	854,00	1.464,00
13	Skupaj ostali stroški	7.320,00	76.207,41	83.527,41
14	SKUPAJ (UPRAVIČENI) STROŠKI NALOŽBE	7.320,00	3.721.878,07	3.729.198,07

Preglednica 10: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene

Z. št.	Postavka	2025	2026	Skupaj
1	Kolesarska pot – gradnja in širitev	0,00	437.455,29	437.455,29
2	Prometna oprema in števec kolesarjev	0,00	8.318,18	8.318,18
3	Meteorna kanalizacija	0,00	68.876,57	68.876,57
4	Oporna konstrukcija OK3	0,00	78.275,24	78.275,24
5	Oporna konstrukcija OK4	0,00	2.927.269,18	2.927.269,18
6	Podporna konstrukcija PK2	0,00	93.905,51	93.905,51
7	Cestna razsvetljava DKP	0,00	55.000,21	55.000,21
8	Nepredvidena dela (5 %)	0,00	183.455,01	183.455,01
9	Skupaj GOI dela (od 1 do 9)	0,00	3.852.555,18	3.852.555,18
10	Projektna in investicijska dokumentacija (razen DIIP)	6.880,59	2.613,27	9.493,86
11	Gradbeni in drugi nadzor ter VZD (2 % GOI)	0,00	78.091,28	78.091,28
12	Informiranje in obveščanje (table)	618,24	914,65	1.532,88
13	Skupaj ostali stroški	7.498,83	81.619,20	89.118,03
14	SKUPAJ (UPRAVIČENI) STROŠKI NALOŽBE	7.498,83	3.934.174,38	3.941.673,21

Ker so, kot je ugotovljeno v točki 11.3, vsi stroški upravičeni, vključno z DDV, ki ga upravičenec ne more odbiti (nepovratni DDV), preglednici zgoraj prikazujeta tudi **dinamiko upravičenih stroškov**. V letu 2025 bodo nastali upravičeni stroški v višini 7.498,83 EUR, v letu 2026 pa 3.934.174,38 EUR. Celotna vrednost upravičenih stroškov naložbe, vključno z nepovratnim DDV, bo znašala 3.941.673,21 EUR. Vsi ti zneski so izraženi v tekočih cenah.

11.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednjih preglednicah so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe. Upravičeni stroški Dravske kolesarske poti kot državne kolesarske poti se v Vzhodni kohezijski regiji (VKR) financirajo (do) 100 %, od tega Kohezijski sklad 85 %, Republika Slovenija pa 15 %.

Preglednica 11: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, stalne cene

Zap. št.	Vrsta stroška, viri financiranja	Skupaj	2025	2026	Struktura
		EUR	EUR	EUR	% (skupaj)
1	Upravičeni stroški (DRR 100 %), od tega	3.729.198,07	7.320,00	3.721.878,07	100,00
1.1	Kohezijski sklad (85 %)	3.169.818,36	6.222,00	3.163.596,36	
1.2	Proračun RS (15 %)	559.379,71	1.098,00	558.281,71	
1.3	MO Maribor	0,00	0,00	0,00	
2	Neupravičeni stroški (DDV); MO Maribor	0,00	0,00	0,00	0,00
3	SKUPAJ NALOŽBA	3.729.198,07	7.320,00	3.721.878,07	100,00

Preglednica 12: Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene

Zap. št.	Vrsta stroška, viri financiranja	Skupaj	2025	2026	Struktura
		EUR	EUR	EUR	% (skupaj)
1	Upravičeni stroški (DRR 100 %), od tega	3.941.593,21	7.418,82	3.934.174,39	100,00
1.1	Kohezijski sklad (85 %)	3.350.354,23	6.306,00	3.344.048,23	
1.2	Proračun RS (15 %)	591.238,98	1.112,82	590.126,16	
1.3	MO Maribor	0,00	0,00	0,00	
2	Neupravičeni stroški (DDV); MO Maribor	0,00	0,00	0,00	0,00
3	SKUPAJ NALOŽBA	3.941.593,21	7.418,82	3.934.174,39	100,00

V skladu z določbami iz povabila DRR se upravičeni stroški naložbe v celoti krijejo iz kohezijskih in državnih sredstev, investitor pa krije neupravičene stroške. Ker so pri naložbi v gradnjo pododseka 5 DKP upravičeni vsi stroški (vključno s celotnim DDV, ki ga ni mogoče odbiti), MO Maribor kot investitor nima finančnih obveznosti.

Financiranje stroškov naložbe v tekočih cenah je med Kohezijski sklad in proračun RS razdeljeno tako:

- iz Kohezijskega sklada se financira 3.350.354,23 EUR (85 % upravičenih stroškov),
- iz proračuna RS pa razlika v višini 591.238,98 EUR (15 % upravičenih stroškov).

V povabilu DRR je zahtevano, da DRSI, ki je v primeru državnega kolesarskega omrežja vključen kot investitor, izda soglasje. Vloga za soglasje je bila predložena 16. julija 2024. V času priprave tega DIIP odgovora še ni, zato DRSI v finančni konstrukciji ni omenjen.

12 ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI (CBA ANALIZA) Z IZRAČUNOM FINANČNE VRZELI

V analizi stroškov in koristi je pripravljen pregled prihodkov in stroškov vzdrževanja naložbe v obdobju 30 let. Na osnovi teh podatkov je izdelana finančna in ekonomska analiza naložbe v drugo etapo gradnje odseka 2 – pododsek 5 Dravske kolesarske poti (DKP).

12.1 Stroški in prihodki

Stroški vzdrževanja

Novozgrajeni pododsek 5 DKP v dolžini 733 m bo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad v okviru rednega vzdrževanja ostalih javnih prometnih površin. Stroški vzdrževanja bodo zajemali stroške materiala, blaga in storitev, stroške dela, amortizacijo in ostale odhodke. Na podlagi predhodne ocene stroškov vzdrževanja kolesarskih poti in podatkov JP Nigrad bo ocenjena letna višina stroškov vzdrževanja zadevnega pododseka (733 m) znašala 6.100,00 EUR/letno. Predvideli smo 1-odstotno letno povečevanje stroškov. Načrtovani stroški vzdrževanja po letih za obdobje 30 let so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 13: **Predvideni stroški vzdrževanja odseka DKP po letih, v EUR**

Postavke	2025	2026	2027	2028	2029	2030..	..2040..	..2050..	..2054
Stroški vzdrževanja	0,00	0,00	6.100,00	6.161,00	6.222,61	6.284,84	6.942,37	7.668,69	7.980,07
Skupaj stroški	0,00	0,00	6.100,00	6.161,00	6.222,61	6.284,84	6.942,37	7.668,69	7.980,07

Ocenjeni strošek letne amortizacije osnovnih sredstev znaša 113.080,79 EUR. Naložba se amortizira po 3,50-odstotni amortizacijski stopnji. Ostanek vrednosti osnovnih sredstev znaša 64.617,59 EUR. Stroški amortizacije po letih so prikazani v naslednji preglednici.

Preglednica 14: **Stroški amortizacije po letih, v EUR**

Postavke	Nab. vred.	AM (%)	2025	2026	2027	2028	2029	2030...	...2054	Ost. vred
Objekt	3.230.879,68	3,50 %	0,00	0,00	113.080,79	113.080,79	113.080,79	113.080,79	113.080,79	64.617,59
Skupaj	3.230.879,68		0,00	0,00	113.080,79	113.080,79	113.080,79	113.080,79	113.080,79	64.617,59

Prihodki

Dravska kolesarska pot je javna kolesarska pot, ki bo na voljo vsem. Zato se njena uporaba ne bo zaračunavala in naložba ne bo ustvarjala prihodkov:

Preglednica 15: **Prihodki po letih, v EUR**

Postavke	2025	2026	2027	2028	2029	2030...	...2040...	...2050...	...2054
Prihodki	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skup. prihodki	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

12.2 Predpostavke finančne analize

Z namenom finančne analize so izdelani izračuni finančne interne stopnje donosa, finančne neto sedanje vrednosti in finančne relativne neto sedanje vrednosti. Pri izračunu omenjenih kazalnikov smo upoštevali metodo diskontiranja (DCF).

Osnovna izhodišča in glavne predpostavke, upoštevane pri izračunu upravičenosti investicijskega projekta, so navedene v nadaljevanju:

- Analiza stroškov in koristi je izdelana na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16; v nadaljevanju: uredba o metodologiji) ter dokumentov Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic Appraisal Tool for Cohesion Policy 2014–2020 iz decembra 2014 ter Economic Appraisal Vademecum 2021–2027 iz septembra 2021.
- Kot kriteriji donosnosti naložbe so v finančno ekonomski analizi uporabljeni kazalniki finančne interne stopnje donosa naložbe – FRR(C), finančne neto sedanje vrednosti projekta – FNPV(C), finančne interne stopnje donosnosti s kohezijskim sofinanciranjem – FRR(K), finančne neto sedanje vrednosti s kohezijskim sofinanciranjem – FNPV(K), upoštevana je 4-odstotna diskontna stopnja, kakor določa uredba o metodologiji.

Ugotavljali smo finančno donosnost projekta, ki se presoja na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti FNPV(C) in finančne interne stopnje donosnosti projekta FRR(C). Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške naložbe, ne glede na to, kako so ti financirani. Pogoji za pridobitev prispevka iz evropskih skladov je, da mora biti FNPV(C) negativna, FRR(C) pa nižja od diskontne stopnje, ki je bila uporabljena v analizi.

Finančna trajnost (zdržnost – pokritost) projekta je ocenjena s preveritvijo, ali so skupni (nediskontirani) neto denarni tokovi v referenčnem obdobju pozitivni. Ti neto denarni tokovi vključujejo investicijske stroške, vse vire financiranja (sredstva EU in nacionalna sredstva) ter neto prihodke.

Projekt je bil preučen z vidika diskontiranih denarnih tokov oz. kumulativnega neto denarnega toka projekta, ki izkazuje, ali je projekt finančno zdržen oz. ali se s projektom ustvarjajo ustrezni in dovolj visoki prihodki za kritje stroškov. Izračunani so bili glavni finančni kazalniki in prispevek Skupnosti.

Ob tem so bile upoštevane sledeče predpostavke modela:

- Letni stroški vzdrževanja znašajo 6.100,00 EUR in se z leti povečujejo za 1 %.
- Opazovano obdobje, za katerega so pripravljene izračuni, je 30 let (do leta 2054).
- Letni prihodki znašajo 0,00 EUR.
- Operativni stroški in prihodki za pokrivanje stroškov v finančni analizi ne vključujejo davka na dodano vrednost.
- Vse vrednosti so navedene v EUR.
- Pri izračunih je uporabljena 4-% diskontna stopnja.
- Kot kriteriji donosnosti naložbe so v finančno ekonomski analizi uporabljeni kazalniki finančne interne stopnje donosa naložbe – FRR(C), finančne neto sedanje vrednosti projekta – FNPV(C), finančne interne stopnje donosnosti s kohezijskim sofinanciranjem – FRR(K) in finančne neto sedanje vrednosti s kohezijskim sofinanciranjem – FNPV(K).

12.3 Finančni kazalniki

Na podlagi navedenih predpostavk in podatkov je bila izdelana finančna analiza naložbe.

Preglednica 16: Izračun finančne vrzeli operacije

	Vrednost
1a) Najvišji upravičeni izdatki	-3.941.673,21 EUR
1b) Finančna vrzel	100,00 %
2) Izračun pripadajočega zneska	3.941.673,21 EUR
3a) Najvišja stopnja sofinanciranja EU (Crpa):	100 %
3b) Izračun najvišjega zneska EU (DA*Crpa):	3.941.673,21 EUR

V naslednji preglednici je prikazan denarni tok projekta za obdobje 30 let.

Preglednica 17: Denarni tok operacije po letih, v EUR

Leto	Stroški naložbe	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Diskontiran NDT
2025	7.320,00	0,00	0,00	0,00	-7.320,00	-7.038,46
2026	3.721.878,07	0,00	0,00	0,00	-3.721.878,07	-3.441.085,50
2027	0,00	6.100,00	0,00	0,00	-6.100,00	-5.422,88
2028	0,00	6.161,00	0,00	0,00	-6.161,00	-5.266,45
2029	0,00	6.222,61	0,00	0,00	-6.222,61	-5.114,53
2030	0,00	6.284,84	0,00	0,00	-6.284,84	-4.967,00
2031	0,00	6.347,68	0,00	0,00	-6.347,68	-4.823,72
2032	0,00	6.411,16	0,00	0,00	-6.411,16	-4.684,57
2033	0,00	6.475,27	0,00	0,00	-6.475,27	-4.549,44
2034	0,00	6.540,03	0,00	0,00	-6.540,03	-4.418,21
2035	0,00	6.605,43	0,00	0,00	-6.605,43	-4.290,76
2036	0,00	6.671,48	0,00	0,00	-6.671,48	-4.166,99
2037	0,00	6.738,19	0,00	0,00	-6.738,19	-4.046,79
2038	0,00	6.805,58	0,00	0,00	-6.805,58	-3.930,05
2039	0,00	6.873,63	0,00	0,00	-6.873,63	-3.816,68
2040	0,00	6.942,37	0,00	0,00	-6.942,37	-3.706,59
2041	0,00	7.011,79	0,00	0,00	-7.011,79	-3.599,67
2042	0,00	7.081,91	0,00	0,00	-7.081,91	-3.495,83
2043	0,00	7.152,73	0,00	0,00	-7.152,73	-3.394,99
2044	0,00	7.224,26	0,00	0,00	-7.224,26	-3.297,06
2045	0,00	7.296,50	0,00	0,00	-7.296,50	-3.201,95
2046	0,00	7.369,46	0,00	0,00	-7.369,46	-3.109,59
2047	0,00	7.443,16	0,00	0,00	-7.443,16	-3.019,89
2048	0,00	7.517,59	0,00	0,00	-7.517,59	-2.932,77
2049	0,00	7.592,77	0,00	0,00	-7.592,77	-2.848,17
2050	0,00	7.668,69	0,00	0,00	-7.668,69	-2.766,02
2051	0,00	7.745,38	0,00	0,00	-7.745,38	-2.686,23
2052	0,00	7.822,84	0,00	0,00	-7.822,84	-2.608,74
2053	0,00	7.901,06	0,00	0,00	-7.901,06	-2.533,49
2054	0,00	7.980,07	0,00	64.617,59	56.637,52	17.462,40
Skupaj	3.729.198,07	195.987,49	0,00	64.617,59	-3.860.567,97	-3.533.360,58
Diskont.	3.448.123,96	105.159,43	0,00	19.922,81		

V nadaljevanju so prikazani statični in dinamični kazalniki učinkovitosti naložbe.

Preglednica 18: Kazalniki finančne učinkovitosti naložbe

Naziv	Kratika	Vrednost
Prihodki (leto 2027)		0,00 EUR
Odhodki (leto 2027)		6.100,00 EUR
Dobiček/izguba		-6.100,00 EUR
Ekonomičnost poslovanja		0,0
Donosnost poslovanja		0,0
Doba vračanja vloženih sredstev	(v letih)	33
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe	FRR/C	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe	FNPV/C	-3.533.360,58 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	relativna FNPV/C	-0,9475

Zaradi negativne neto sedanje vrednosti projekta -3.533.360,58 EUR je negativna tudi relativna NSV in interne stopnje donosnosti ni mogoče izračunati. Doba vračanja investicijskih sredstev bo 33 let.

12.4 Finančna vrzel

Za naložbo v izgradnjo odseka 2, pododseka 5 DKP je pripravljen izračun finančne vrzeli za referenčno obdobje 30 let ob upoštevanju 4-% finančni diskontni stopnji. Prikazan je v naslednji preglednici:

Preglednica 19: Izračun finančne vrzeli

Postavka		Nediskontirane vrednosti v EUR	Diskontirane vrednosti v EUR
Referenčno obdobje (leta)	30 let		
Finančna diskontna stopnja	4 %		
Skupni investicijski stroški		3.941.673,21	
* upravičeni stroški	EC	3.941.673,21	
Diskontirani investicijski stroški	DIC		-3.533.360,58
Ostane vrednosti		64.617,59	0,00
Prihodki		0,00	0,00
Operativni stroški		195.987,49	59.498,06
Diskontirani neto prihodki	DNR		-59.498,06

Finančna vrzel za operacijo znaša 3.941.673,21 EUR. Investitor naložbe, MO Maribor, bo zaprosil za 100-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov operacije v višini 3.941.673,21 EUR. Iz izračuna finančne vrzeli je razvidno, da so zaprosena sredstva sofinanciranja enaka finančni vrzeli.

13 EKONOMSKA ANALIZA

13.1 Finančni kazalniki

Bistvo ekonomske analize je, da je treba vložke projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom, prav tako plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami, ki so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Ekonomska analiza je izdelana z vidika celotne družbe in ne tako kot finančna analiza, ki predstavlja samo koristi lastnika kapitala. Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo za izhodišče ekonomske analize.

Bistvo ekonomske analize je zagotoviti, da ima projekt pozitivne neto koristi za družbo in je posledično upravičen do sofinanciranja iz Kohezijskega sklada EU in Republike Slovenije.

Zato je potrebno, da:

- koristi presegajo stroške projekta,
- sedanja vrednost ekonomskih koristi presega neto sedanjo vrednost stroškov.

Da sta ta pogoja izpolnjena, dokazujejo dejstva, da je:

- neto sedanja vrednost pozitivna,
- ekonomska interna stopnja donosnosti je višja od diskontne stopnje za izračun ekonomske neto sedanje vrednosti (5,0 %),
- razmerje med stroški in koristmi večje od 1.

Cilj analize stroškov in koristi je določiti ekonomsko vrednost projekta z določanjem dodatnih koristi, ki jih bo povzročilo izvajanje projekta. Projekt ima več posrednih ekonomskih, družbenih in socialnih vplivov. Projekt je mogoče pravilno oceniti le z upoštevanjem teh vplivov, ki so največkrat povezani z razvojem.

Socialno ekonomska analiza stroškov in koristi je ena izmed metod ekonomskih analiz. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občin oziroma regije ali celo države. Metodologija je zasnovana na izračunu dodatnih prihodkov, proizvodov, ki bodo posredno ustvarjeni zaradi novega projekta. Pri ekonomski analizi smo izhajali iz finančne analize na ravni celotnega projekta.

Davčni popravki:

- Upoštevan je prihodek državnega proračuna za obračunan davek na dodano vrednost.

Popravki zaradi eksternalij (zunanji učinki):

- Pri izračunu ekonomskih kazalnikov investicije so bili upoštevani naslednji korekcijski faktorji:

Korekcijski faktor GOI del =	0,6200
Korekcijski faktor ostalih stroškov =	1,0000

Glavne predpostavke modela so:

- upoštevani so investicijski stroški brez DDV in drugih dajatev,
- upoštevane so posredne koristi naložbe,
- opazovano obdobje je 30 let,
- upoštevana je 5,0-% diskontna stopnja v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ za področje javne infrastrukture.

13.2 Ekonomska analiza projekta

Družbeni stroški in koristnost operacije izhajajo iz:

A) Stroškov:

- vrednost investicije, znižana za DDV, znaša 3.056.719,73 EUR.

B) Koristi:

- gradbenih del iz naslova izvajalskih pogodb v skupni višini 2.190.125,88 EUR.

Preglednica 20: Koristi iz naslova druge etape gradnje odseka 2 – pododseka 5 DKP

Korekcijski faktor	Koristi	Vrednost v EUR
0,6200	GOI dela	2.121.660,79
1,0000	Ostali stroški	68.465,09
	Skupaj koristi	2.190.125,88

- izboljšanje zdravja občanov/manjša poraba zdravil.

Predpostavimo, da se zaradi uporabe kolesarske poti in posledično večjega obsega gibanja in rekreacije izboljša zdravstveno stanje prebivalcev MO Maribor. V letu 2022 je član slovenskega gospodinjstva povprečno porabil za farmacevtske proizvode 119,26 EUR. V MO Maribor je bilo v začetku leta 2024 zabeleženih 113.747 prebivalcev. Če bi se npr. 20 % prebivalcev MO Maribor zmanjšali izdatki za farmacevtske proizvode za 10,00 EUR letno, bi korist iz tega naslova znašala 227.494,00 EUR/leto ($113.747 \text{ prebivalcev} \times 20 \% = 22.749,4 \times 10,00 \text{ EUR}$). Za obdobje 5 let bi ta posredna korist znašala 1.137.470,00 EUR.

Preglednica 21: Kazalniki ekonomske učinkovitosti naložbe

Naziv	Kratica	Vrednost
Ekonomska diskontna stopnja		5,00 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti	EIRR	9,80%
Ekonomska neto sedanja vrednost	ENPV	107.257,21 EUR
Stopnja družbene koristi	B/C ratio	1,04

V naslednji preglednici je izračunan ekonomski tok naložbe.

Preglednica 22: Ekonomski tok naložbe, v EUR

Leto	Stroški	Koristi		Neto denarni tok	Diskontiran NDT
	Stroški naložbe brez DDV	Gradnja	Manjša poraba zdravil		
2025	6.000,00	4.298,97	0,00	-1.701,03	-1.620,03
2026	3.050.719,73	2.185.826,91	0,00	-864.892,82	-784.483,28
2027	0,00	0,00	227.494,00	227.494,00	196.517,87
2028	0,00	0,00	227.494,00	227.494,00	187.159,88
2029	0,00	0,00	227.494,00	227.494,00	178.247,50
2030	0,00	0,00	227.494,00	227.494,00	169.759,53
2031	0,00	0,00	227.494,00	227.494,00	161.675,74
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2037	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2039	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2040	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2041	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2042	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2043	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2044	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2045	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2047	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2048	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2049	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2051	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2052	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2053	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2054	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	3.056.719,73	2.190.125,89	1.137.470,00	270.876,15	107.257,21
Diskont.	2.772.807,01	1.986.703,71	893.360,51		

13.3 Učinki naložbe, ki jih ni mogoče izraziti v denarju

Izvedena naložba bo vplivala na dobro počutje in zadovoljstvo prebivalcev in obiskovalcev mesta, saj bo zaradi zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov in delcev ter hrupa iz motoriziranega prometa na cestnih odsekih, od koder se bo del prometa iz osebnih avtomobilov preselil na kolesa in električna kolesa na pododseku 5 odseka 2 DKP prispevala k čistejšemu zraku v mestu. Z urejenimi in varnimi kolesarskimi povezavami bo prispevala k boljši dosegljivosti središča mesta na levem bregu Drave ter boljši urejenosti in večji privlačnosti nabrežja Drave na odseku 5 med Splavarsko in Studensko brvjo.

14 ANALIZA TVEGANJA IN OBČUTLJIVOSTI NALOŽBE

14.1 Analiza tveganja naložbe

Analiza tveganja je ocenjena verjetnost, da naložba – projekt ne bo dosegla pričakovanih učinkov. Če se ta vrednost izrazi številčno, dobimo stopnjo tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih tveganj (tveganja razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodnogospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja).

Projektna tveganja za naložbo v gradnjo pododseka 5 na odseku 2 DKP so prikazana v naslednji preglednici.

Preglednica 23: Ocenjena tveganja naložbe

Naložbena tveganja	Ocena
Tveganje razvoja operacije	Majhno
Tveganje izvedbe operacije	Srednje
Tveganje obratovanja operacije	Majhno

Pri izvedbi naložbe predstavljajo tveganje predvsem finančna sredstva, saj je naložba v celoti odvisna od sofinanciranja z nepovratnimi sredstvi iz Kohezijskega sklada. Če naložbe ne bo pridobila podpore, ne bo izvedena ali se bo izvedba odložila na poznejši čas.

Druga tveganja v zvezi z izvedbo naložbe so ocenjena kot manjša. Dokumentacija PZI je pripravljena, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Naložbe se lahko začne izvajati takoj, ko se sprejme odločitev o podpori. Tveganja so povezana zlasti z izbiro izvajalca GOI del na podlagi predpisov o javnem naročanju: morebitne pritožbe bi utegnile odložiti začetek del, vendar bo naložba v vsakem primeru izvedena do izteka datuma upravičenosti stroškov iz mehanizma DRR (31. decembra 2029).

14.2 Analiza občutljivosti

Podlaga za izračun kritičnih parametrov sta finančna in ekonomska analiza. Za izvedbo projekta v vseh variantah bi lahko bili kritični parametri naslednji:

- spremembe predračunske vrednosti naložbe v intervalu od –1 % do +1 %
- spremembe vrednosti stroškov vzdrževanja v intervalu od –1 % do +1 %
- spremembe vrednosti koristi v intervalu od –1 % do +1 % (ekonomska analiza).

V naslednji preglednici je prikazana analiza občutljivosti za kritične parametre naložbe, navedene zgoraj, za posamezno varianto. Primerjali smo finančno in ekonomsko neto sedanjo vrednost investicije (NPV) ter finančno in ekonomsko interno stopnjo donosnosti (IRR) v referenčni dobi, v kateri obravnavamo opisano operacijo.

Preglednica 24: Vpliv sprememb parametrov na finančno NSV in ISD naložbe

Spremembe predračunske vrednosti naložbe	Interval		
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe v %	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe v EUR	-3.498.879,34	-3.533.360,58	-3.542.103,26
Spremembe višine stroškov vzdrževanja			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Finančna interna stopnja donosnosti naložbe v %	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati	Ni mogoče izračunati
Finančna neto sedanja vrednost naložbe v EUR	-3.532.308,99	-3.533.360,58	-3.534.412,18

Pri zviševanju vrednosti naložbe se neto sedanja vrednost (FNPV) znižuje. Enaka situacija se dogaja pri povečevanju vrednosti stroškov vzdrževanja, vendar je v tem primeru naložba manj občutljiva na spremembe. Naložba je bolj občutljiva na spremembe celotne vrednosti.

Preglednica 25: Vpliv sprememb parametrov na ekonomsko NSV in ISD naložbe

Spremembe ekonomskih stroškov naložbe	Interval		
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe v %	11,22 %	9,80 %	8,46 %
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe v EUR	134.985,28	107.257,21	79.529,14
Spremembe vrednosti ekonomskih koristi			
Naziv	-1 %	0 %	1 %
Ekonomska interna stopnja donosnosti naložbe v %	8,45 %	9,80 %	11,20 %
Ekonomska neto sedanja vrednost naložbe v EUR	78.456,56	107.257,21	136.057,85

Pri zviševanju vrednosti naložbe se ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) in ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) znižujeta. Obraten učinek je pri povečevanju vrednosti koristi naložbe, vendar imajo tukaj spremembe manjši vpliv na EIRR in ENPV.

Pri zniževanju predračunske vrednosti naložbe in pri zviševanju njenih družbenih koristi se EIRR in ENPV zvišujeta. Obraten učinek je pri zviševanju vrednosti naložbe in zniževanju družbenih koristi naložbe.

15 VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNHS

V tem poglavju navajamo oceno vpliva načrtovane naložbe na okolje v času gradnje in obratovanja ter oceno skladnosti z načelom DNHS v celotnem življenjskem ciklu naložbe, tj. gradnje in obratovanja. Za morebitno razgradnjo naložbe ob koncu življenjske dobe veljajo enake ocene kot za gradnjo. Ocene so narejene v skladu s projektno dokumentacijo PZI ter usmeritvami organa upravljanja v zvezi z načelom DNHS.

15.1 Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja

Naložba poteka po območju Natura 2000 – Drava (ID št.: SI5000011), v širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658).

Naložba bo potekala na vodnem (priobalnem) zemljišču vodotoka, reke Drave. Ker gre za objekt javne gospodarske infrastrukture, je gradnja v skladu s 37. čl. Zakona o vodah⁶¹ (ZV-1) dovoljena. Vsi posegi v prostor so v skladu s 5. členom ZV-1 načrtovani tako, da ne prihaja do poslabšanja stanja voda. Po končani gradnji bo vzdolž celotne trase omogočeno urejanje in vzdrževanje brežine in rečne struge Drave. Predvidena varnostna ograja na podporni konstrukciji v brežini Drave je snemljiva, tako da bo omogočala dostop do struge za izvajanje javne službe vzdrževanja vodnih in priobalnih zemljišč.

Območje naložbe je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanškega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja⁶² (v nadaljnjem besedilu: vodovarstvena uredba) uvrščeno delno v širše, delno v ožje vodovarstveno območje zajetij pitne vode, VVO III in VVO II. Območje ne spada v območje opozorilnih kart oziroma ni opredeljeno kot poplavno območje.

Naložba bo izvedena tako, da v času obratovanja, po končanih delih, ne bo **nikakršnih škodljivih vplivov** na okoljske cilje oziroma bo naložba prispevala k izboljšanju okolja, saj bo prispevala k premiku dela prometa, ki se zdaj opravlja z osebnimi avtomobili, na kolesa ali električna kolesa ter s tem prispevala k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov iz motoriziranega prometa.

Gradnja pododseka 5 DKP ob Dravi v Mariboru enako, kot je ugotovljeno za celotni ukrep Državno kolesarsko omrežje, po končani izvedbi zagotavlja 100-odstotni koeficient podpore ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotni koeficient podpore okoljskim ciljem. V času obratovanja zgrajen pododsek 5 odseka 2 DKP skozi mesto Maribor je v celoti skladen z načelom, da ne vpliva bistveno (DNHS).

⁶¹ ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24

⁶² Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

15.2 Varstvo okolja med gradnjo pododseka 5 DKP

V času gradnje lahko pride do kratkotrajnih in (predvidoma) nebistvenih vplivov na nekatere vidike okolja, zlasti emisij v zrak, vodo in tla, hrupa ter vplivov na vodno telo Drave in populacijo živali v njej. Investitor je v okviru idejne zasnove pridobil projektne pogoje Direkcije Republike Slovenije za vode (DRSV) in Zavoda za ribištvo Slovenije.

V PZI so izrecno navedeni ukrepi za preprečevanje vsakršnega poslabšanja brežine in vodnega telesa med gradnjo. Te ukrepe (omilitveni ukrepi in priporočila) podrobneje prikazujemo v naslednji točki – ocena skladnosti z DNHS, zato jih tu ne bomo obravnavali. Ob strogem upoštevanju predpisov za varovanje vodnih teles, ustrezni organizaciji gradbišča in dela ter preprečevanju vsakršnih emisij v vodo in tla ocenjujemo, da bodo ti vplivi na okolje med gradnjo nebistveni in omejeni samo na čas gradnje.

15.3 Skladnost naložbe z načelom DNHS

Projekti, uvrščeni v DRR, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do Not Harm Substantially – DNHS) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060⁶³, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno⁶⁴, in kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno⁶⁵ in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027⁶⁶. (CVPO za PEKP).

Pri presoji, ali predlagani projekti ustrezajo načelu DNHS, se ugotavlja ali projekt/naložba v celotni življenjski dobi, od izgradnje do konca uporabe, **bistveno škoduje** okoljskim ciljem, ki so opredeljeni v Smernicah o DNHS⁶⁷:

1. **blažitvi podnebnih sprememb** bi škodovale naložbe, ki bi privedle do znatnih emisij toplogrednih plinov;
2. **prilagajanju podnebnim spremembam** bi škodovale naložbe, ki bi povečale škodljiv vpliv na sedanje podnebje ali poslabšale vpliv podnebja na ljudi, naravo ali sredstva v prihodnosti;
3. **trajnostni uporabi in varstvu vodnih in morskih virov** bi škodovale naložbe, ki bi škodovale dobremu stanju ali ekološkemu potencialu vodnih teles (površinskih in podzemnih voda) ali okoljskemu stanju morskih voda;
4. **krožnemu gospodarstvu, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem**, bi škodovale naložbe, ki bi privedle do znatne neučinkovitosti pri uporabi materialov, neposredne ali posredne rabe naravnih virov, znatnega povečanja nastajanja, sežiganja ali odlaganja odpadkov ali dolgoročnega odlaganja odpadkov, ki bistveno in dolgoročno škoduje okolju;

⁶³ Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in sveta z dne 21. junija 2024, UL L 231, 30.06.2021

⁶⁴ Smernice organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, ver. 2.0, MKRR, junij 2024 (Smernice DNHS)

⁶⁵ prav tam

⁶⁶ Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presojno načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022

⁶⁷ Povzeto po Smernice DNHS

5. **preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja** bi škodovale naložbe, ki bi privedle do znatnega povečanja emisij onesnaževal v zrak, vodo ali zemljo v primerjavi s stanjem pred začetkom izvajanja naložbe;
6. **varstvu in obnovi biotske raznovrstnosti in ekosistemov** bi škodovale naložbe, ki bi bistveno škodovala dobremu stanju in odpornosti ekosistemov ali stanju ohranjenosti habitatov in vrst (vključno s tistimi, ki so v interesu EU).

Skladnost načrtovane naložbe z načelom DNHS je ocenjena na podlagi projektne dokumentacije PZI⁶⁸ s poenostavljeno oceno za ukrep Državno kolesarsko omrežje⁶⁹ iz Smernic DNHS, ki temelji na CVPO za PEKP. V tej presoji je ugotovljeno, da je mogoče ukrep Državno kolesarsko omrežje uvrstiti na področje intervencije s 100-odstotno podporo ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotno podporo okoljskim ciljem.

Naložba poteka po območju Natura 2000 – Drava (ID št.: SI5000011), v širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658).

Območje naložbe je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Urbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja⁷⁰ (v nadaljnjem besedilu: vodovarstvena uredba) uvrščeno delno v širše, delno v ožje vodovarstveno območje zajetij pitne vode, VVO III in VVO II. Ker gre za gradnjo javne infrastrukture, je gradnja na vodnem (priobalnem) zemljišču vodotokov dovoljena (člen 37 Zakona o vodah – ZV-1⁷¹). Območje ni opredeljeno kot poplavno območje.

Naložba bo izvedena tako, da v času obratovanja, po končanih delih, ne bo **nikakršnih škodljivih vplivov** na okoljske cilje oziroma se bodo cilji izboljšali. Gradnja pododseka 5 DKP ob Dravi v Mariboru enako, kot je ugotovljeno za celotni ukrep Državno kolesarsko omrežje v okviru specifičnega cilja RSO3.2, po končani izvedbi zagotavlja 100-odstotni koeficient podpore ciljem na področju podnebnih sprememb in 100-odstotni koeficient podpore okoljskim ciljem.

Zaradi preglednosti in ustrežanja načrtovane naložbe tehničnim merilom za izbiro projektov smo v skladu s Smernicami DNHS ocenili vpliv naložbe na okolje v „celotnem življenjskem ciklu“, torej tudi v času gradnje. V nadaljevanju je predstavljena enostavna ocena v obliki „kontrolnega obrazca“ iz Priloge 7.2.3 k Smernicam DNHS s prepisom ocen skladnosti z DNHS za program EPK ter utemeljitvami in dodatnimi pojasnili v zvezi z vplivi v času gradnje.

⁶⁸ Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most“, PZI, Proinfra, Maribor, in Megalít, Poljčane, september 2020

⁶⁹ Smernice DNHS; Priloga 2 Primeri uporabe poenostavljenega pristopa k oceni skladnosti ukrepa z DNHS, Primer 2

⁷⁰ Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

⁷¹ Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24

Preglednica 26: Kontrolni seznam za oceno DNHS v času gradnje in obratovanja

<i>Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?</i>	<i>Škoduje bistveno DA ali NE</i>	<i>Utemeljitev, kjer je relevantno – samo za vplive v času gradnje</i>
Blažitev podnebnih sprememb	NE	Ukrep v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb.
Prilagajanje podnebnim spremembam	NE	<p>Ukrep v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb.</p> <p><u>Utemeljitev</u>: načrtovana naložba izpolnjuje merila iz Dodatka A k Prilogi TM:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v času obratovanja naložbe ne bo nikakršnih tveganj za podnebje - pri naložbi se ne pričakujejo nevarnosti, povezane s podnebjem, iz preglednice 2 v Prilogi TM (poplavna varnost, obalna erozija).
Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	NE	<p>Ukrep v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k drugim okoljskim ciljem.</p> <p><u>Utemeljitev</u>: Obratovanje načrtovane naložbe izpolnjuje merila iz Dodatka B k Prilogi TM: ni tveganj za ohranjanje dobrega stanja voda in dobrega ekološkega potenciala.</p> <p>Naložba bo potekala na priobalnem območju reke Drave, vendar ne bo posegala v vodotok reke. Območje ni opredeljeno kot poplavno območje.</p> <p>Naložba pomeni ukrep na vodovarstvenem območju, ki je v skladu z vodovarstveno uredbo umeščeno delno v širše, delno v ožje vodovarstveno območje zajetij pitne vode (VVO III in VVO II).</p> <p>Za projekt so bili 9. septembra 2020 izdani projektni pogoji št. 35506-1956/2020-2 Ministrstva za okolje in prostor, Direkcije Republike Slovenije za vode, Sektorja območja Drave (OU 4).</p> <p>V zvezi s priobalnim in vodovarstvenim območjem, kjer bo potekala naložba, so pri projektiranju (PZI) upoštevani vse omejitve in pogoji iz veljavnih predpisov ter zahteve dajalca projektnih pogojev.</p> <p>Pri gradnji pododseka 5 DKP bo upoštevano, da poseg ne sme poslabšati stanja voda v smislu kakovosti, pretočnih razmer in poplavne varnosti. Predvideni so naslednji omilitveni ukrepi</p> <ul style="list-style-type: none"> - načrtovana naložba ne posega v vodno telo - načrtovani so odmiki od zgornjega roba brežine v kombinaciji z načrtovano površino poti, kjer predpisanih odmikov ni mogoče doseči - vsi odpadki (ki jih ni mogoče ponovno uporabiti) se zbirajo ločeno in odstranijo na ustrezno deponijo - voda za gradnjo se ne zajema iz reke; onesnažena in nefiltrirana odpadna voda z gradbišča se ne odvaja v reko - omogočen bo dostop za vzdrževanje struge; za ta namen je predvidena snemljiva varnostna ograja itn.

Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?	Škoduje bistveno DA ali NE	Utemeljitev, kjer je relevantno – samo za vplive v času gradnje
Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem	NE	<p><u>Utemeljitev:</u> Pri izbiri izvajalca GOI del bodo upoštevani elementi zelenega javnega naročanja.</p> <p>V zvezi s preprečevanjem in ponovno uporabo odpadkov so predvideni naslednji omilitveni ukrepi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - primerni gradbeni odpadki (peščeni prod, ki se odstrani, je mestoma primeren za ponovno uporabo) se bodo ponovno uporabili (OU 1) - pri gradnji bo poskrbljeno za minimaliziranje generiranja odpadkov (OU 2).
Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal	NE	<p>Navedena infrastruktura v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2139 ne škoduje bistveno okoljskemu cilju ob upoštevanju določenih tehničnih meril.</p> <p><u>Utemeljitev:</u> Pri obratovanju naložba ne bo onesnaževala zraka, vode ali tal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emisij v zrak ne bo - padavinska voda in zaledna voda, ki se bo zbirala na utrjenih površinah (ne bo onesnažena z onesnaževali), se bo prek berme stekala v Dravo (OU 4) - odvajanje padavinske vode v reko je urejeno v skladu z zahtevami (lega izpustne glave, zavarovanje struge pred vodno erozijo) - odvodnjavanje za utrjenimi deli – opornimi konstrukcijami (voda ne bo onesnažena) bo potekalo po muldah ali kanaletah do obstoječega sistema kanalizacije in nato v reko (OU 4) - svetlobnega onesnaženja ne bo. Ob DKP je predvidena namestitev nove dekorativne razsvetljave z LED trakovi oz. LED svetilkami, ki bo v celoti ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja⁷² in SIST EN 40. Predvideno je tudi upoštevanje zelenih javnih naročil (OU 19). <p>Za čas gradnje so predvideni ukrepi za zmanjšanje hrupa in nastajanja prahu, ukrepi za preprečitev onesnaževanja okolja in voda (preprečitev iztekanja tekočih goriv idr. nevarnih snovi v tla ali reko ter takojšnja odstranitev posledic ob morebitni nezgodi); neprečiščena in nefiltrirana kalna voda z območja gradbenega posega se ne bo odvajala v vodotok ipd.</p>
Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov	NE	<p>Navedena infrastruktura v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2139 ne škoduje bistveno okoljskemu cilju ob upoštevanju določenih tehničnih meril.</p> <p><u>Utemeljitev:</u> Naložba izpolnjuje merila iz Dodatka D k Prilogi TM. Naložba bo potekala na območju Natura 2000 – Drava (ID in SI5000011), širšem območju</p>

⁷² Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13

Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?	Škoduje bistveno DA ali NE	Utemeljitev, kjer je relevantno – samo za vplive v času gradnje
		<p>naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658).</p> <p>V času obratovanja naložba ne bo vplivala na poslabšanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov. Ohranjene bodo zelene površine (zasaditev grmovnic za ohranitev senčnosti struge) (OU 5).</p> <p>V času gradnje bi utegnili načrtovana dela na območju vodnih in priobalnih zemljišč kratkotrajno negativno vplivati na ribje populacije, npr.: nenamerni izpusti onesnaževal (strupene snovi, fekalije, cement) v vodotok, izvajanje del v neustreznem času (v času drstenja) ali ribam neustrezni posegi v vodni in obvodni prostor (utrjevanje brežin, odstranjevanje vegetacije ipd.).</p> <p>Gradnja bo potekala na območju ribolovnega revirja Drava 7, ki ga upravlja Ribiška družina Maribor. V zvezi z varovanjem populacije rib je Zavod za ribištvo Slovenije izdal projektne pogoje, ki so v celoti upoštevani pri projektiranju.</p> <p>Pri gradnji bodo upoštevane omejitve in pogoji iz Zakona o sladkovodnem ribištvu⁷³, ki so vključeni v projektne pogoje Zavoda za ribištvo Slovenije (OU 4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ohranjata se zgradba in delovanje vodnega in obvodnega sistema - ukrepi ne smejo potekati na drstiščih in v času drstenja rib - v omočeni del struge in vodotok se ne posega - med gradnjo se voda ne zajema iz Drave - odlaganje vsakršnih odpadkov v vodo in na priobalno območje je prepovedano - predvideni so ukrepi za preprečevanje padanja gradbenega materiala (malta, okruški ipd.) v vodo - betoniranja (oporne konstrukcije) se morajo izvajati z vodotesnim opaženjem.

Vir: Smernice organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Priloga 7.2.3 Primer uporabe poenostavljenega pristopa k oceni skladnosti ukrepa z DNHS ob upoštevanju predhodne ocene skladnosti programa z DNHS, Primer 2, Naziv ukrepa: Državno kolesarsko omrežje, str. 74–78, s prilogama TM in OU

Legenda:

Priloga TM: Tehnična merila za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno

Priloga OU: Omilitveni ukrepi in priporočila.

Na podlagi te poenostavljene ocene je ugotovljeno, da za naložbo ni potrebna vsebinska ocena.

⁷³ ZSRib, Uradni list RS 61/06)

16 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

16.1 Analiza zaposlenih

Načrtovana naložba ne bo vplivala na povečanje števila delovnih mest pri investitorju in vzdrževalcu.

MO Maribor kot investitorica za pripravo in izvedbo naložbe v gradnjo pododseka 5 v okviru druge etape gradnje odseka 2 DKP ne načrtuje novih zaposlitev. Po končani naložbi bo objekt prenesla na DRSI, predtem pa bo pododsek 5 predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o., član Javnega holdinga Maribor.

Tudi javno podjetje Nigrad kot predvideni vzdrževalec pododseka 5 odseka 2 DKP za vzdrževanje novega objekta gospodarske javne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

Načrtovana naložba je z vidika ustvarjanja novih delovnih mest **nevtralna**.

16.2 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju⁷⁴ in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, strokovni nadzor in koordinatorja ZVD, pripravo projektne dokumentacije (za JR in PID) ter pripravo investicijske dokumentacije. Zaradi dolgih postopkov javnega naročanja bo predvidoma postopke za izbiro izvajalca GOI del začela takoj po uvrstitvi naložbe v DRR, predvidoma leta 2025, in objavila javni razpis (JR) z odložnim pogojem, da se pogodba z izbranim izvajalcem sklene, če MO Maribor pridobi (so)financiranje za izvedbo naložbe.

Pri investitorju bo naložbo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor, Sektor za komunalo in promet. Skrbnik projekta bo Boštjan Štuhec, dipl. inž. grad. z večletnimi izkušnjami pri vodenju tovrstnih projektov.

Skrbnik projekta bo skrbel za pripravo in nemoten potek naložbe, spremljal delo izbranih zunanjih izvajalcev, usklajeval delo z drugimi organizacijskimi enotami investitorja (npr. Urad za finance in proračun, pravna služba) ter skrbel za komuniciranje in poročanje na podlagi sporazuma o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge za neposredno podporo operaciji (NPO) v drugi fazi izbire projektov v okviru mehanizma DRR sklenjen z Ministrstvom za infrastrukturo, pristojnim za državno kolesarsko omrežje.

⁷⁴ ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15 s spremembami in dopolnitvami, nazadnje spremenjen v 88/23 – ZOPNN-F

17 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE

Ta DIIP je pripravljen v skladu s predpisano metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije in zahtevami iz povabila DRR na podlagi projektne dokumentacije PZI, ki je pripravljena za celotni odsek 2 DKP med Adamičevim naseljem in dvoetažnim mostom, in sicer dela PZI, ki se nanaša na drugo etapo gradnje odseka 2 DKP – pododsek 5, ter investicijske dokumentacije, ki je bila doslej pripravljena za celotni odsek 2 DKP skozi Maribor.

Strokovne podlage

- Projektna naloga št. 41001-504/2018-24, Mestna občina Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 11. 12. 2019
- Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 2: Potovalna kolesarska pot Adamičevo naselje – dvoetažni most“, PZI, Proinfra, Maribor, in Megalit, Poljčane, september 2020, št. projekta 67/2
 - Vodilni načrt, T.1 Tehnični opis in izračuni in T.2 Projektantski popis s predizmerami in stroškovno oceno, Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d o. o., Poljčane Maribor, september 2020, ter
 - št. 11/6 Predračunski elaborat, Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d o. o., Poljčane, april 2022
- DIIP „Dravska kolesarska pot Območje Mestne občine Maribor (Adamičeva ulica – dvoetažni most)“, BPI, Maribor, oktober 2019
- Predinvesticijska zasnova (PIZ) „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most“, RCI, Razvojni center Inženiringi Celje, Celje, september 2020
- DIIP „Dravska kolesarska pot, Drava center – Adamičevo naselje, Pobrežje – Miklavž na Dravskem polju, Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, januar 2022
- IP „Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most – 1. etapa“, RCI, Razvojni center Inženiringi Celje, Celje, oktober 2020
- Sprememba prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 24. junija 2024

Strateški dokumenti, politike, smernice in navodila

- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, februar 2024
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023
- Strategija razvoja Slovenije 2030, Vlada Republike Slovenije, december 2017
- Slovenska strategija pametne specializacije – S5, MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, Uradni list RS, št. 124/2023

- Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50), Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017
- Regionalni razvojni program Podravja 2021-2027, RRA Podravje, junij 2022
- Strategija razvoja Maribor do leta 2030, Mestna občina Maribor, marec 2012
- Celostna prometna strategija mesta Maribor, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR
- Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030, Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013
- Navodila za projektiranje kolesarskih površin, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, DRSC, novelacija, julij 2012
- Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021
- Strategija Pametno mesto Maribor 2030, Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022
- Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035, Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023
- Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027; MKRR, september 2023
- Smernice organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, ver. 2.0, MKRR, junij 2024 (Smernice DNHS s prilogama 1 in 2)
- Sprememba prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 24. junija 2024
- Informativni dan v zvezi z objavo Povabila za dogovore za razvoj regij, prosojnica 15, Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za ceste in cestni promet, Direkcija RS za infrastrukturo, Brdo pri Kranju, 16. 4. 2024, Šentjur, 22. 4. 2024
- Strokovna in tehnična podpora pri izvedbi celovite presoje vplivov na okolje za program evropske kohezijske politike 2021–2027, Dodatek za presojo načela, da se ne škoduje bistveno, Ljubljana, 2022
- Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, april 2023
- Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 1.0, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, april 2023
- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014
- Economic Appraisal Vademecum 2021–2027; General Principles and Sector Applications, Evropska komisija, september 2021

Zakonodaja in predpisi

- Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr. in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23
- Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE
- Zakon o javnem naročanju – ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15, s spremembami in popravki, zadnjič spremenjen 88/23
- Zakon o sladkovodnem ribištvu, ZSRib, Uradni list RS 61/06
- Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP), Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2
- Zakon o urejanju prostora – ZureP-3, Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), Uradni list RS, št. 56/08 – UPB s spremembami in dopolnitvami, zadnja sprememba 10/18
- Zakon o vodah – ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24
- Pravilnik o kolesarskih povezavah, Uradni list RS, št. 29/18, 65/19 in 132/22 – ZCes-2
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)
- Pravilnik o monitoringu kakovosti zunanjega zraka, Uradni list RS, št. 36/07
- Pravilnik o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov, Uradni list RS, št. 36/18 in 51/18 (prenehal veljati) in Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov, Uradni list RS, št. 30/23
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-10
- Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. junija 2021, o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko, UL L 231, 30.06.2021
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16)
- Uredba o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike, Uradni list RS, št. 16/13, 78/15, 46/19 in 63/23
- Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, Uradni list RS, št. 81/07 s spremembami
- Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč, Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2
- Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2

- Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja, Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

Prostorski dokumenti

- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove Maribora (MUV, št. 26/98 s spremembami in popravki), št. 1/14 – UPB s spremembami in popravki, zadnja sprememba 1/18),
- Ureditveni načrt za prenovo Taborskega nabrežja (MUV, št. 5/90, 22/06, 28/11, 24/08 – obv. razlaga, 34/09 – obv. razlaga, 13/13 – obv. razlaga, 13/13, 9/16)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvenem načrtu za prenovo Taborskega nabrežja v Mariboru (S-13 in C-3) (MUV št. 22/06, 24/08 – obv. razlaga, 34/09)

Statistični in drugi podatki

- Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2023 – izvleček GJS, maj 2024
- Partnerstvo za Dravsko kolesarsko pot, objavljeno na <https://dravabike.si/partnerstvo-za-dravsko-kolesarsko-pot>
- podatki: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C4003S.px>, (24. 6. 2024)
- Pomladanska napoved gospodarskih gibanj, UMAR, Ljubljana, marec 2024

18 SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE

18.1 Ocena smotrnosti in učinkovitosti naložbe

Z načrtovano naložbo bo investitor, MO Maribor:

- dosegel nacionalne in lokalne cilje, povezane z gradnjo kolesarskih površin na državnem kolesarskem omrežju in v mestu:
- načrtovana naložba bo prispevala k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov, ki so v okviru programa evropske kohezijske politike (EKP) predpisani za specifični cilj RSO3.2 na ravni države:
 - prispevek h kazalniku **učinka**: namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo: 0,733 km
 - prispevek h kazalniku **rezultata**: število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo: 5000;
- načrtovana naložba ustreza vsem pogojem in merilom za uvrstitev v DRR in je uvrščena v informativni predlog izvedljivih projektov v okviru specifičnega cilja RSO3.2, pri katerih je investitor DRSI;
- analiza stroškov in koristi kaže, da je načrtovana naložba upravičena, saj so njene koristi večje od načrtovanih stroškov. Finančna vrzel, ki je enaka stroškom naložbe, saj naložba ne bo ustvarjala prihodkov, pomeni, da je naložba upravičena do sofinanciranja iz sredstev EKP. Interne stopnje donosnosti sicer zaradi negativne neto sedanje vrednosti projekta in posledično negativne relativne neto sedanje vrednosti (NSV) ni mogoče izračunati,
- vendar pa naložba zagotavlja širše družbene koristi, saj znaša njena ekonomska stopnja donosnosti 9,80 % (in je večja od 5-odstotne ekonomske diskontne stopnje), koristi projekta pa presegajo stroške za 1,04 odstotka.

V skladu z navedenim je načrtovana naložba v drugo etapo gradnje odseka 2 DKP skozi mesto Maribor – pododseka 5 utemeljena in upravičena do sofinanciranja iz mehanizma DRR. Zato je smiselno nadaljevati pripravo projektne in investicijske dokumentacije.

18.2 Nadaljnja priprava projektne in investicijske dokumentacije

Smiselnost in možnosti nadaljnje priprave projekte in investicijske dokumentacije ocenjujemo z vidika uredbe o metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije ter postopkov za pridobitev sofinanciranja naložbe iz mehanizma DRR.

- Za uvrstitev naložbe v DRR je zahtevana pripravljenost naložbe za izvedbo, ki se meri s pripravljenostjo projektne dokumentacije (PZI) in investicijsko dokumentacijo v skladu z metodologijo, in sicer najmanj v obliki DIIP;
- naložbe se za uvrstitev v DRR do najpozneje 23. avgusta 2024 predložijo Regionalni razvojni agenciji za Podravje – Maribor (RRA Podravje) na obrazcu št. 2 iz povabila DRR. Obrazcu je treba priložiti DIIP, ki ga je potrdil in podpisal pooblaščen organ investitorja. V DIIP-u je treba navesti način izpolnjevanja vseh zahtev iz obrazca 2.

MO Maribor bo do 23. 8. 2024 predložila izpolnjen obrazec št. 2 iz DRR ter ta DIIP, ki še ne bo potrjen. DIIP se bo predvidoma obravnaval in potrjeval na septembrski seji mestnega sveta in najpozneje do 30. septembra 2024 predložil RRA Podravje;

- po predložitvi naložbe na RRA Podravje bodo stekli postopki za uvrstitev naložbe v DRR, ki bodo po naši oceni trajali nekaj mesecev. Ko bo naložba uvrščena v DRR in bo ta podpisan, bo treba v skladu z uredbo o minimalni metodologiji pripraviti investicijski program in študijo izvedbe nameravane investicije (ŠINI), ki ju bo treba predložiti k vlogi za neposredno potrditev operacije (NPO);
- v skladu z namero investitorja, da začne s postopki izbire zunanjih izvajalcev za GOI dela po uvrstitvi naložbe v DRR bo treba pripraviti projektno dokumentacijo za razpis (PZR);
- najpozneje med izvajanjem naložbe (morda pa že ob izbiri izvajalca) bo treba ob morebitni spremembi ključnih predpostavk iz investicijskega programa (npr. časovni načrt izvedbe, več kot 20-odstotni odmik stroškov, spremembe virov financiranja) v skladu s 6. členom uredbe o metodologiji pripraviti novelacijo investicijskega programa ter jo pred dokončno oceno vloge in odločitvijo o podpori operaciji priložiti k dokumentaciji za NPO;
- ko bo naložba končana, bo treba pripraviti projektno dokumentacijo izvedenih del (PID).

18.3 Okvirna časovnica za nadaljnjo pripravo projektne in investicijske dokumentacije

Okvirna časovnica za nadaljnjo pripravo projektne in investicijske dokumentacije je skladna z okvirno časovnico za pripravo in izvedbo naložbe (preglednica 8, točka 11.4):

Preglednica 27: Okvirna časovnica za nadaljnjo pripravo dokumentacije

Zap. št.	Dejavnost	Začetek (mesec)	Konec (mesec)
	Predvidena potrditev in podpis DRR	oktober 2024	februar 2025
a	Priprava PZR za izvedbo JR za zunanje izvajalce	februar 2025	julij 2025
b	Priprava in potrditev IP in ŠINI za predložitev za NPO	februar 2025	marec 2025
c	Po potrebi novelacija IP	april 2025	maj 2025
	Gradnja DKP pododseka 5: preddela in GOI dela	januar 2023	avgust 2026
d	PID (prevzem objekta, zaključno poročilo, zahtevek)	september 2026	september 2026