



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: 4102-397/2023-104

Datum: 16.07.2025



**GMS - 629**

MESTNI SVET  
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 20. DOPISNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE  
OBČINE MARIBOR**

**NASLOV GRADIVA: DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA –  
IZGRADNJA DRAVSKE KOLESARSKÉ POTI ODSEK 1 LIMBUŠ–  
DRAVA CENTER–ADAMIČEVO NASELJE, PODODSEKI 1–5**

**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 izgradnja Dravske kolesarske poti odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5 ter pooblasti župana MOM za podpis DIIP, in sklepa o potrditvi DIIP.**
- 2. Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi uvrstitev novega NRP po številki predloga 0071-2025 v sprejet proračun in pooblasti župana Mestne občine Maribor za podpis sklepa o odprtju NRP ter o prerezporeditvi sredstev v višini 2.196,00 EUR iz NRP OB070-24-0014 na novi NRP.**



Aleksander Saša Arsenovič  
Župan

21-07-2025



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

PODPISNI LIST  
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 20. DOPIJNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	<b>DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA – IZGRADNJA DRAVSKE KOLESARSKE POTI ODSEK 1 LIMBUŠ-DRAVA CENTER–ADAMIČEVO NASELJE, PODODSEKI 1–5</b>
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Obrazložitev 2. Sklep o DIIP-u št. 4102-397/2023-104

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 komunalno, promet in prostor	16.7.2025	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker	Urad za komunalno, promet in prostor	17.7.2025	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	Marija Kaučič – Vodja urada po pooblastilu št. 10004-8/2007-34, z dne 30. 12. 2024	Urad za finance in proračun	18.7.2025	
Gradivo pregledala v.d. direktorica MU	Lidija Krebl		18.7.2025	

Dokument parafiral podžupan:		Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	18.7.2025	

## OBRAZLOŽITEV PREDLOGA POTRDITVE 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.

### 2. Uvodna pojasnila

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje nadaljevanje gradnje Dravske kolesarske poti (DKP) skozi Maribor, in sicer dela odseka 1; tj. pododsekov 1–5. Ta del DKP poteka od Limbuša mimo Drava centra do Adamičevega naselja na Studencih, proti odseku 2 med Studenško brvjo in dvoetažnim mostom.

Obravnavani odsek 1 DKP je del mednarodne kolesarske poti, 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 pa od Limbuša do meje z občino Miklavž na Dravskem polju. Odsek 1 je razdeljen na sedem pododsekov. V to naložbo so vključeni pododseki 1–5 v skupni dolžini 2.240 m. DKP se na tem odseku gradi kot dvosmerna kolesarska pot v skupni širini 3,50–4,50 m. Naložba zajema razširitev trase kolesarske poti, ureditev odvodnjavanja, gradnjo oporne konstrukcije na enem od pododsekov, nove razsvetljave z LED svetilkami in prometno opremo kolesarske poti.

### 3. Cilj investicije

Cilj investicije je zagotoviti ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila načrtovano spreminjanje potovalnih navad: varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob Dravi kot del mednarodne kolesarske poti in državnega omrežja kolesarskih poti, skupaj z že zgrajenimi in načrtovanimi pododseki pa tudi del sklenjene varne in privlačne dvosmerne kolesarske povezave med zahodnim delom občine, središčem mesta in naprej proti vzhodu.

**Specifični cilji** načrtovane naložbe v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP v Mariboru so:

- izgradnja enega od manjkajočih odsekov državnega daljinskega kolesarskega omrežja D3 – Dravska kolesarska pot,
- zagotovitev prometno in fizično varne kolesarske povezave med naselji na zahodnem delu občine 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 mesta,
- zaradi boljše ureditve prometa, manjših izpustov in hrupa, ki izhajajo iz motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev in obiskovalcev ob cestah, ki povezujejo zahodne dele občine s središčem.

### 4. Sklepna ugotovitev

Z izvedbo načrtovane naložbe bo MO Maribor uredila navedeni odsek Dravske kolesarske poti med Limbušem in Adamičevim naseljem in s tem izboljšala pogoje za spodbujanje pešačenja in kolesarjenja, ter prispevala k varnosti in udobju pešcev in kolesarjev ter k povečanju kakovosti življenja prebivalcev v tem delu Mestne občine Maribor.

**PREDLOG SKLEPA:**

**Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP za projekt Izgradnja Dravske kolesarske poti odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5, ter pooblasti župana MOM za podpis DIIP in sklepa o potrditvi DIIP ter**

**Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi uvrstitev novega NRP po številki predloga 0071-2025 v sprejet proračun in pooblasti župana Mestne občine Maribor za podpis sklepa o odprtju NRP ter o prerazporeditvi sredstev v višini 2.196,00 EUR iz NRP OB070-24-0014 na novi NRP.**

Pripravil:

Boštjan ŠTUHEC



**SKLEP O POTRĐITVI DIIP**  
(Dokument identifikacije investicijskega projekta)

**Izgradnja Dravske kolesarske poti odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5**

Investitor/ občina: **Mestna občina Maribor (MOM)**  
Naslov: **Ulica Heroja Staneta 1**  
Pošta: **2000 Maribor**  
Sofinancer: /

Številka: 4102-397/2023-104  
Datum: 16.07.2025

Na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4, 14/13-popr., 111/13, 55/15-ZFisP, 96/15-ZIPRS1617, 13/18,195/20 in 18/23), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/10, 35/18), 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), Odloka o proračunu mestne občine Maribor 2024 (MUV št. 03 z dne 14.02.2024 in sklepa Mestnega sveta Mestne občine Maribor, sprejetega na 20. dopisni seji dne .....2025, je odgovorna oseba investitorja – Župan, dne .....2025 s **sklepom št. 4102-397/2023-104 sprejel:**

1. Potrdi se dokument identifikacije investicijskega projekta DIIP za investicijski projekt " Izgradnja Dravske kolesarske poti odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5", ki ga je izdelala Mestna občina Maribor, s sedežem na Ulici heroja Staneta 1, 2000 Maribor, v juliju 2025.

2. V Načrt-u razvojnih programov se na osnovi tega sklepa:

- **uvrsti nova naložba**; (ustvari se novi NRP)
- spremeni veljavna naložba

3. Odobri se izvedba investicije.

Občina bo s projektom izvedla naslednjo investicijo: Izgradnja Dravske kolesarske poti odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5". MO Maribor želi z načrtovano naložbo 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.

4. Vrednost investicije:

Vrednost naložbe v tekočih cenah brez DDV znaša 1.269.485,58 EUR, z DDV pa 1.548.772,40 EUR. Naložba se bo izvajala v skladu s časovnim načrtom v letu 2026 in delu leta 2027.

5. Viri financiranja

Mestna občina Maribor bo predmetno investicijo v celoti financirala s sredstvi kohezijskega sklada (DRR) v višini 1.548.772,40 EUR z DDV.

Ime in priimek odgovorne osebe:

**Aleksander Saša ARSENOVIČ**  
Župan

žig:

podpis:



MESTNA OBČINA MARIBOR



Sofinancira  
Evropska unija

# **Izgradnja Dravske kolesarske poti odsek 1 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5**

*kratak naslov projekta: DKP D3 Maribor, pododseki 1–5 odseka 1*

Dokument identifikacije investicijskega projekta



*Maribor, julij 2025*

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

## VSEBINA

1	UVODNA POJASNILA .....	6
2	PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE .....	8
2.1	Predstavitev investitorja.....	8
2.2	Predstavitev predvidenega vzdrževalca .....	10
2.3	Izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije .....	11
3	POVZETEK DIIP .....	12
4	ANALIZA STANJA IN RAZLOG ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....	16
4.1	Analiza stanja.....	16
4.2	Razlog za investicijsko namero .....	18
5	RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE .....	20
5.1	Razvojne možnosti in cilji naložbe.....	20
5.2	Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije .....	21
6	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	22
6.1	Usklajenost naložbe z nacionalnimi razvojnimi strategijami in politikami.....	22
6.1.1	<i>Strategija razvoja Slovenije 2030 .....</i>	22
6.1.2	<i>Slovenska strategija pametne specializacije – S5.....</i>	22
6.1.3	<i>Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS) .....</i>	22
6.1.4	<i>Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030.....</i>	23
6.1.5	<i>Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50) .....</i>	23
6.1.6	<i>Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih.....</i>	23
6.2	Usklajenost naložbe z regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti in usmeritvami.....	23
6.2.1	<i>Regionalni razvojni program Podravja RRP 2021–2027.....</i>	23
6.2.2	<i>Skladnost z razvojno specializacijo regije .....</i>	24
6.2.3	<i>Strategija razvoja Maribora 2030 .....</i>	24
6.2.4	<i>Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030 .....</i>	24
6.2.5	<i>Celostna prometna strategija mesta Maribor.....</i>	24
6.2.6	<i>Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor za obdobje 2021–2030 .....</i>	25
6.2.7	<i>Strategija Pametno mesto Maribor 2030.....</i>	25
6.2.8	<i>Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035.....</i>	25
6.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH .....	25
7	PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR.....	26
7.1	Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO .....	26
7.2	Usklajenost naložbe s cilji, pogoji in merili za uvrstitev v DRR.....	27
7.2.1	<i>Skladnost naložbe s predmetom povabila, namenom in cilji projekta za državno kolesarsko omrežje .....</i>	27
7.2.2	<i>Skladnost naložbe s splošnimi pogoji za uvrstitev v DRR .....</i>	28
7.2.3	<i>Skladnost naložbe s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov .....</i>	29
7.2.4	<i>Skladnost z merili za uvrščanje regijskih projektov v DRR .....</i>	33
7.2.5	<i>Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za izbor projektov .....</i>	35

8	PREDSTAVITEV VARIANT .....	39
8.1	Ocena variant v za odsek 2 DKP skozi Maribor .....	39
8.2	Predstavitev in ocena variant za gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP .....	39
9	OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE .....	42
9.1	Projektna in investicijska dokumentacija .....	42
9.2	Analiza lokacije – umeščenost načrtovane naložbe v občini Maribor .....	45
9.3	Prostorska ureditev, parcele in premoženjskopravna razmerja .....	45
9.4	Varovana območja.....	46
10	TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV .....	48
10.1	Vrsta investicije .....	48
10.2	Tehnično tehnološka rešitev .....	48
11	VRSTA INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV .....	53
11.1	Vrsta investicije z vidika povabila DRR .....	53
11.2	Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah.....	53
11.3	Upravičeni in neupravičeni stroški naložbe v stalnih in tekočih cenah.....	55
11.4	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe .....	56
11.5	Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih .....	58
11.6	Predvideni viri in dinamika financiranja .....	59
12	VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH .....	60
12.1	Vpliv naložbe na okolje v času obratovanja .....	60
12.2	Varstvo okolja med gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP .....	60
12.3	Skladnost naložbe z načelom DNSH .....	61
13	ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI .....	66
13.1	Analiza zaposlenih .....	66
13.2	Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe .....	66
14	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN ZAKONODAJE .....	67
15	SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE .....	71
15.1	Ocena smotrnosti in učinkovitosti naložbe .....	71
15.2	Nadaljnja priprava investicijske dokumentacije.....	71

## Seznam preglednic

Preglednica 1:	Ocenjena vrednost naložbe z DDV v stalnih in tekočih cenah, v EUR.....	13
Preglednica 2:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene.....	14
Preglednica 3:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe .....	15
Preglednica 4:	Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata PEKP.....	15
Preglednica 5:	Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultata v skladu s PEKP .....	30
Preglednica 6:	Predvidene prečni profili kolesarske poti po pododsekih, v metrih .....	49
Preglednica 7:	Specifikacija naložbe po posegih in pododsekih, v EUR, stalne cene .....	54
Preglednica 8:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene .....	55
Preglednica 9:	Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene.....	55
Preglednica 10:	Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene.....	56
Preglednica 11:	Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v DKP – pododsek 5 .....	57
Preglednica 12:	Dinamika upravičenih stroškov naložbe, v EUR, stalne cene.....	58
Preglednica 13:	Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene .....	58
Preglednica 14:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, stalne cene .....	59
Preglednica 15:	Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene.....	59
Preglednica 16:	Kontrolni seznam za oceno DNSH v času gradnje in obratovanja .....	63

## Seznam slik

Slika 1:	Dravska kolesarska pot, odsek 1 s pododseki 1–5 .....	16
Slika 2:	Pododseka 1 in 2 na odseku 1 Dravske kolesarske poti.....	17
Slika 3:	Pododseka 3 in 5 na odseku 1 Dravske kolesarske poti.....	17
Slika 4:	Območje natečajne rešitve in DKP .....	42
Slika 5:	Odseka 1 in 2 DKP Limbuš–Adamičevo naselje–dvoetažni most.....	43
Slika 6:	Pododsek 6 odseka 2 DKP med Studenško in Splavarsko brvjo.....	43
Slika 7:	Meje obdelave 1. odseka gradnje DKP od Limbuša do Adamičevega naselja .....	45
Slika 8:	Oznaki Dravske kolesarske poti.....	52

# 1 UVODNA POJASNILA

Mestna občina Maribor (MO Maribor) načrtuje nadaljevanje gradnje Dravske kolesarske poti (DKP) skozi Maribor, in sicer dela odseka 1; tj. pododsekov 1–5. Ta del DKP poteka od Limbuša mimo Drava centra do Adamičevega naselja na Studencih, proti odseku 2 med Studenško brvjo in dvoetažnim mostom. Prva etapa gradnje odseka 2 je bila s sofinanciranjem iz mehanizma Celostne teritorialne naložbe (CTN) izvedena v letih 2022–2023, druga etapa, pododsek 5, pa se hkrati s pododseki 1–5 odseka 1, ki so obravnavani v tem dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP), prijavlja za sofinanciranje iz mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR). Projekt gradnje pododseka 5 med Splavarsko in Studenško brvjo je bil na podlagi prijave (septembra 2024) v prvi fazi že potrjen in uvrščen v seznam projektov v DRR za regijo Podravje. Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1, ki jih obravnava ta DIIP, je bila predlagana za uvrstitev v DRR naknadno, sprva kot združeni projekt, in DRR za Podravje s tema projektoma še ni potrjen.

Obravnavani odsek 1 DKP je del mednarodne kolesarske poti, 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 pa od Limbuša do meje z občino Miklavž na Dravskem polju. Odsek 1 je razdeljen na sedem pododsekov. V to naložbo so vključeni pododseki 1–5 v skupni dolžini 2.240 m. DKP se na tem odseku gradi kot dvosmerna kolesarska pot v skupni širini 3,50–4,50 m. Naložba zajema razširitev trase kolesarske poti, ureditev odvodnjavanja, gradnjo oporne konstrukcije na enem od pododsekov, nove razsvetljave z LED svetilkami in prometno opremo kolesarske poti.

MO Maribor z gradnjo kolesarskih površin v občini sledi ciljem povečanja trajnostne mobilnosti v mestu, ki jih je zapisala v svoje 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 sofinancirana v okviru mehanizma DRR za obdobje 2021–2027. V skladu s postopkom priprave DRR se projekti na predpisanem obrazcu skupaj s prilogami (mednje sodi tudi investicijska dokumentacija) v prvi fazi predložijo regionalnim razvojnim agencijam, ki ocenijo pripravljenost in izvedljivost projektov. Pripravljeni projekti se nato uvrstijo v seznam razvojnih projektov regije, ki ga potrdi razvojni svet regije. MO Maribor je septembra 2024 RRA za Podravje predložila projekt gradnje pododseka 5 DKP med Splavarsko in Studenško brvjo. Maja 2025 je bil na predlog RRA za Podravje ta projekt razširjen z gradnjo odseka 1 in oblikovan kot združeni projekt. Ta je 7. maja 2025 že prejel soglasje Ministrstva za infrastrukturo. Zaradi nekaterih težav pri urejanju soglasij za posege v delu odseka 1 se združeni projekt preoblikuje v dva samostojna projekta, da ne bi morebitne zamude pri urejanju pravnih razmerij na odseku 1 ogrozile začetka izvajanja celotnega (združenega) projekta.

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektne dokumentacije za izvedbo PZI – popisa del s projektantskim predračunom (april 2022) in znaša skupaj s pripravo dokumentacije, nadzorom ter informiranjem in komuniciranjem v stalnih cenah brez DDV 1.215.517,07 EUR, z DDV pa 1.482.930,74 EUR. Gradnja bo potekala v letih 2026 in 2027, zato je vrednost naložbe prikazana tudi v tekočih cenah: brez DDV znaša 1.269.485,58 EUR, z DDV pa **1.548.772,40** EUR. V skladu z zahtevami iz DRR in navodili organa upravljanja so upravičeni vsi stroški naložbe, vključno z nepovratnim DDV.

Ta DIIP je pripravljen na podlagi predpostavke, da bo naložba uvrščena v DRR Podravja in bo prejela odločitev o neposredni potrditvi operacije (NPO), s čimer bo MO Maribor upravičena do 100-odstotnega financiranja upravičenih stroškov naložbe, kot je opredeljeno za financiranje državnega kolesarskega omrežja.

V skladu s predvidenim postopkom usklajevanja in potrjevanja dogovorov o razvoju regij ter uvrščanjem projektov na seznam v prvi fazi ter ocenjevanja vlog za neposredno potrditev (NPO) v drugi fazi postopka DRR se lahko pričakuje sklenitev sporazuma/pogodbe o financiranju naložbe v prvih mesecih leta 2026. V skladu s tem je načrtovana okvirna časovnica naložbe, na podlagi nje pa tudi dinamika in viri financiranja.

Kolesarska pot z odvodnjo, cestno razsvetlavo in oporno konstrukcijo na enem pododseku je opredeljena kot nezahtevni objekt. Naložba bo potekala v obliki vzdrževalnih del v javno korist, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Ker bodo dela potekala v obliki vzdrževalnih del v javno korist, v skladu z Zakonom o cestah<sup>1</sup> nadaljnja investicijska dokumentacija ni potrebna. Vendar se za NPO v okviru DRR zahteva priložitev investicijske dokumentacije v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (v nadaljnjem besedilu: UEM)<sup>2</sup>; ta pa za projekte, ki presegajo mejno vrednost 500.000 EUR (člen 4 UEM), zahteva izdelavo investicijskega programa.

Ta DIIP je usklajen z zahtevami povabila k predložitvi projektov v DRR, zato poleg sestavin, predpisanih v uredbi UEM, vsebuje tudi utemeljitev izpolnjevanja predpisanih pogojev za uvrstitev v DRR in meril za izbiro projektov za financiranje z NPO.

Pri pripravi vloge za neposredno potrditev operacije in nadaljnjem usklajevanju z Ministrstvom za infrastrukturo, ki je pristojno za državno kolesarsko omrežje, se utegne spremeniti dinamika financiranja, kar bo treba obravnavati v investicijskem programu.

---

<sup>1</sup> ZCes-2, peti odstavek 21. člena, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE

<sup>2</sup> Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16

## 2 PREDSTAVITEV INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN IZDELOVALCEV DOKUMENTACIJE<sup>3</sup>

### 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.	S112709590
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 Maribor<sup>4</sup>. 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 km<sup>2</sup>, v njej je po podatkih Statističnega urada v začetku leta 2025 prebival 114 301 prebivalec. 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.

---

<sup>3</sup> 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. uredbi o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ – obvezna vsebina investicijskega programa) niso ponovno navedeni.

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

V občini Maribor obstajajo 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 približno 228 kilometrov<sup>5</sup>, ki povezujejo Maribor z okoliškimi občinami. MO Maribor si prizadeva za bolj zdravo okolje za prebivalce in spodbuja trajnostno mobilnost, kar je zapisala v več strateških razvojnih dokumentov, ki so nastali v preteklih desetih letih. Prizadeva si za boljšo 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. Partnerstvo 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 2018<sup>6</sup>. DKP, ki poteka skozi štiri države, je za mesto izjemnega pomena, ne le kot povezava s sosednjimi občinami in državami, temveč tudi kot pomembna kolesarska povezava med zahodom in vzhodom občine za prebivalce in obiskovalce ter pomembna turistična privlačnost mesta.

Celotna doslej obravnavana trasa DKP skozi Maribor poteka od Limbuša do dvoetažnega mostu. Prvi odsek trase, od Limbuša prek Drava centra do Adamičevega naselja, bo MO Maribor izvedla ob načrtovanem sofinanciranju iz mehanizma DRR. Naložba naj bi bila kot del državnega kolesarskega omrežja v celoti sofinancirana iz Kohezijskega sklada, predvidoma v letih 2026 in 2027, ko naj bi bil 2.240 m dolg odsek tudi končan.

Po končani celotni naložbi bo investitor, MO Maribor, zgrajeno infrastrukturo prenesla 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 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 potek projekta 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 NPO v drugi fazi ocenjevanja vlog v DRR sklenjena z Ministrstvom za infrastrukturo, pristojnim za državno kolesarsko omrežje.

---

<sup>5</sup> <https://bikemaribor.com/analiza-kolesarskega-omrezja>

<sup>6</sup> 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

---

Naziv organizacije	Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje, d. o. o, Skupina JHMB
Naslov	Zagrebška cesta 30, 2000 Maribor
Direktor	Dušan Slapnik, univ. dipl. inž. grad.
Telefon	02 450 03 00
E-poštni naslov	nfo@nigrad.si
ID za DDV	SI 71083715
Matična številka	5066310000

Podpis:

Žig

### Predstavitev predvidenega vzdrževalca

---

Po končani gradnji celotne kolesarske poti skozi Maribor kot dela državnega kolesarskega omrežja bo Dravska kolesarska pot prenesena v upravljanje DRSI, ki jo bo tudi vzdrževala oziroma zagotovila vzdrževalca v skladu z zakonom. Do prenosa bo naložbo predvidoma vzdrževalo javno podjetje Nigrad, d. o. o.<sup>7</sup>, član Javnega holdinga Maribor (JHMB), na podlagi pogodbe o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture.

JP Nigrad Maribor, d. o. o., 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, infrastrukturo vzdržuje na podlagi zakona in občinskega odloka<sup>8</sup> ter pogodb o vzdrževanju gospodarske javne infrastrukture (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 GJI podjetje redno vzdržuje približno 730 km cest, 80 semaforiziranih križišč in približno 16.500 svetilk javne razsvetljave. V okviru GJS upravlja in vzdržuje približno 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 JP Nigrad vzdržuje, ni na voljo.

---

<sup>7</sup> Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2023, Ajpes – JOLP  
<sup>8</sup> Odlok o občinskih cestah v Mestni občini Maribor, MUV 6/24

## 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 Kralj, vodja projekta  
Telefon: 041 977 968  
E-poštni naslov info@proinfra.si

Podpis:

Žig

### 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

Podpis:

Žig

EKONOMSKI INSTITUT MARIBOR  
d.o.o., Maribor, 01



### 3 POVZETEK DIIP

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) „Dravska kolesarska pot v MO Maribor, odsek 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, pododseki 1–5“ je pripravljen na podlagi projekta za izvedbo – PZI, ki sta ga izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., novembra 2022, ter popisa del s projektantskim predračunom, ki sta ga isti podjetji izdelali aprila 2022. MO Maribor je za projekt že predložila obrazec 2 za uvrstitev v Dogovor za razvoj regij 2021–2027 (DRR) in naložba je v obliki združenega projekta, ki zajema tudi gradnjo pododseka med Splavarsko in Studensko brvjo, že evidentirana v seznamu projektov, vendar DRR za Podravje še ni potrjen. DIIP je pripravljen v skladu z 11. členom uredbe UEM kot prva raven investicijske dokumentacije. Sledil mu bo še IP, ki ga bo MO Maribor priložila k vlogi za neposredno potrditev operacije (NPO). DIIP poleg predpisanih sestavin v skladu z UEM zajema tudi opis in utemeljitev izpolnjevanja predpisanih pogojev za uvrstitev v DRR in meril za izbiro za financiranje na podlagi NPO.

Dokumentacija PZI, skupaj s popisom del in predračunom, je bila izdelana za odsek 1 Dravske kolesarske poti (DKP) od Limbuša mimo Drava centra do Adamičevega naselja. Celotni odsek meri 3.080 m in je razdeljen na sedem pododsekov. V tem DIIP je obravnavanih prvih pet pododsekov od Limbuša mimo Drava centra in DEM do križišča Adamičeve z Obrežno ulico v skupni dolžini 2.240 m. Ta del DKP bo potekal po obstoječih javnih poteh in gozdnih cestah. Te površine se bodo z naložbo rekonstruirale v ustrezne površine za kolesarje, z odvodnjavanjem, javno razsvetljavo in prometnimi oznakami. Na pododseku 4, med Drava centrom in objekti Dravskih elektrarn Maribor (DEM), pa je predvidena novogradnja kolesarske poti. Tu je načrtovana tudi gradnja oporne konstrukcije. Pododseki 1–5 odseka 1 DKP bodo zgrajeni kot dvosmerna kolesarska pot v skupni širini 3,50–4,50 m. Na nekaterih odsekih bodo lastnikom dovoljeni dostopi do zemljišč in objektov z motornimi vozili; sicer bo vožnja z motornimi vozili prepovedana. Od zaključka pododseka 5 do navezave na odsek 2 pri Studenski brvi bo DKP (pododseka 6 in 7) potekala po obstoječi makadamski cesti v skupni dolžini približno 830,00 m, ki jo bo treba urediti v naslednji fazi.

#### *Izbira najprimernejše variante*

---

V okviru DIIP sta ocenjeni dve varianti za izvedbo: varianta 1 „brez sofinanciranja iz DRR“ in varianta 2 „z naložbo v načrtovani vrednosti in dinamiki“. Pri oceni primernosti variant je največja teža pripisana možnostim financiranja.

Ocenjeno je bilo, da se pododseki 1–5 odseka 1 s pridobitvijo financiranja iz DRR (varianta 2) lahko zgradijo v predvidenem času, tj. do jeseni leta 2027. Če bi naložbo morala financirati MO Maribor z lastnimi sredstvi (varianta 1), bi se lahko naložba začela šele po letu 2028, saj ima MO Maribor do tedaj vsa proračunska sredstva predvidena za projekte, ki že potekajo ali so že uvrščeni v NRP za obdobje 2025–2028. Vrednost naložbe bi se do tedaj povečala za več kot 10 % in MO Maribor bi se verjetno morala zadolžiti, saj kohezijska sredstva ne bodo na voljo.

Zato investitor ocenjuje, da je varianta 1 nesprejemljiva in da je za izvedbo naložbe **primerna varianta 2**.

## Namen in cilji naložbe

**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.

**Cilji** naložbe so zagotoviti ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila načrtovano spreminjanje potovalnih navad: varno, udobno in privlačno kolesarsko pot ob Dravi kot del mednarodne kolesarske poti in državnega omrežja kolesarskih poti, skupaj z že zgrajenimi in načrtovanimi pododseki pa tudi del sklenjene varne in privlačne dvosmerne kolesarske povezave med zahodnim delom občine, središčem mesta in naprej proti vzhodu.

**Specifični cilji** načrtovane naložbe v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP v Mariboru so:

- izgradnja enega od manjkajočih odsekov državnega daljinskega kolesarskega omrežja D3 – Dravska kolesarska pot,
- zagotovitev prometno in fizično varne kolesarske povezave med naselji na zahodnem delu občine 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 mesta,
- zaradi boljše ureditve prometa, manjših izpustov in hrupa, ki izhajajo iz motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev in obiskovalcev ob cestah, ki povezujejo zahodne dele občine s središčem.

## Vrednost naložbe, viri in dinamika financiranja

Vrednost naložbe je ocenjena na podlagi projektantskega predračuna iz aprila 2022. Cene iz aprila 2022 so preračunane v cene junij 2025. Vrednost v stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednji preglednici. Podrobna specifikacija naložbenih stroškov je v točki 11.2.

Preglednica 1: Ocenjena vrednost naložbe z DDV v stalnih in tekočih cenah, v EUR

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Stalne cene	Tekoče cene
1	Kolesarska pot	619.027,74	646.564,57
2	Meteorna odvodnja KP	257.062,50	268.497,67
3	Prometna oprema, števec kolesarjev	17.925,49	18.722,89
4	Cestna razsvetljava	20.220,52	21.120,01
5	Oporna konstrukcija z odvodnjo	249.012,02	260.089,07
6	Zapora v času gradnje	7.492,86	7.826,17
<b>7</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>1.170.741,13</b>	<b>1.222.820,38</b>
8	Storitve zunanjih izvajalcev	42.775,94	44.598,72
9	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	2.066,48
<b>10</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>44.775,94</b>	<b>46.665,20</b>
<b>11</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA BREZ DDV</b>	<b>1.215.517,07</b>	<b>1.269.485,58</b>
12	DDV	267.413,67	279.286,82
<b>13</b>	<b>SKUPA NALOŽBA Z DDV</b>	<b>1.482.930,74</b>	<b>1.548.772,40</b>

Celotna vrednost naložbe v stalnih cenah znaša 1.215.517,07 EUR brez DDV oziroma 1.482.930,74 EUR z DDV. Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP se bo začela komaj leta 2026, zato so vrednosti prikazane tudi v tekočih cenah: vrednost naložbe v tekočih cenah brez DDV znaša 1.269.485,58 EUR, z DDV pa **1.548.772,40 EUR**. Vrednosti so preračunane v tekoče cene na podlagi uradno napovedane stopnje inflacije za leto 2026, ki je po priporočilu uporabljena tudi za leto 2027.

V skladu z zahtevami iz povabila DRR in navodili organa upravljanja 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. Združeni projekt je 7. maja 2025 že pridobil soglasje ministrstva, zato 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 povzeti v naslednji preglednici.

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

Ozn.	Vrsta stroška, viri financiranja	2025	2026	2027	Skupaj
<b>STALNE CENE</b>					
1	Upravičeni stroški: DRR 100 %, od tega	2.196,00	1.220,00	1.479.514,83	1.482.930,83
1.1	– EU (85 %)	1.866,60	1.037,00	1.257.587,60	1.260.491,20
1.2	– proračun RS (15 %)	329,40	183,00	221.927,22	222.439,62
1.3	Sofinanciranje US MOM	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Neupravičeni stroški (NUS)	0,00	0,00	0,00	0,00
3	<b>SKUPAJ NALOŽBA US in NUS</b>	<b>2.196,00</b>	<b>1.220,00</b>	<b>1.479.514,83</b>	<b>1.482.930,83</b>
<b>TEKOČE CENE</b>					
1	Upravičeni stroški, DRR 100 %, od tega	2.196,00	1.246,84	1.545.329,56	1.548.772,40
1.1	– EU (85 %)	1.866,60	1.059,81	1.313.530,13	1.316.456,54
1.2	– proračun RS (15 %)	329,40	187,03	231.799,43	232.315,86
1.3	Sofinanciranje US MOM	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Neupravičeni stroški (NUS)	0,00	0,00	0,00	0,00
3	<b>SKUPAJ NALOŽBA US in NUS</b>	<b>2.196,00</b>	<b>1.246,84</b>	<b>1.545.329,56</b>	<b>1.548.772,40</b>

### **Okvirna časovnica za izvedbo projekta**

Priprava projekta se je začela že leta 2019 z izvedbo natečaja za celotno traso DKP skozi Maribor, ki mu je sledila priprava projektne dokumentacije. Leta 2022 je bila pripravljena projektna dokumentacija PZI za odsek 1. Letos je predvidena priprava investicijske dokumentacije.

Začetek gradnje pododsekov 1–5 odseka 1 DKP odvisen od sklenitve pogodbe o financiranju naložbe iz mehanizma DRR. Projekt je že evidentiran v seznamu projektov za financiranje. MO Maribor bo do konca leta 2025 predložila vlogo za NPO, pogodba o NPO pa bo predvidoma sklenjena v prvih mesecih leta 2026. Priprava in izvedba postopka za izbiro izvajalcev bo potekala v prvem polletju 2026. Začetek gradnje je vezan na razpoložljivost kohezijskih sredstev za sofinanciranje naložbe in je predviden v zadnjem četrtletju 2026. Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 bo predvidoma končana avgusta 2027, administrativni zaključek projekta je predviden septembra 2027. Več podrobnosti je na voljo v okvirni časovnici v točki 11.4.

Preglednica 3: Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

Ozn.	Dejavnost	Začetek mm/IIII	Konec mm/IIII
1	Projektna dokumentacija PZI	09/2019	04/2022
2	Pridobitev soglasja DRSI	07/2024	05/2025
3	Vloga v DRR - 1. faza	05/2025	05/2025
4	Uvrstitev projekta v seznam DRR	05/2025	08/2025
5	Predložitev DIIP	07/2025	07/2025
6	Priprava in potrditev IP	08/2025	09/2025
7	Predložitev vloge za NPO	10/2025	11/2025
8	Predvidena sklenitev pogodbe NPO	01/2026	03/2026
9	Priprava in izvedba JR za izvedbo naložbe	01/2026	05/2026
10	Sklenitev pogodbe o izvedbi z izvajalci	06/2026	09/2026
11	Gradnja DKP D3 odseka 1 (pododseki 1-5)	10/2026	08/2027
12	Gradbeni nadzor in koordinacija VZD	10/2026	09/2027
13	Informiranje in komuniciranje	03/2026	stalno
14	Pregled objekta, administrativni zaključek	08/2027	09/2027

### *Prispevek naložbe h kazalniku učinka in rezultatov v okviru PEKP*

Preglednica 4: Prispevek naložbe h kazalnikom učinka in rezultata PEKP

ID	Kazalnik učinka	EM	Mejnik 2024	Cilj 2029
RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo – celotna Slovenija	km	0	120
	<b><i>Ocenjeni prispevek odseka 1 DKP</i></b>	<i>km</i>	<i>0</i>	<b><i>2,240</i></b>
ID	Kazalnik rezultata	EM	Referen- čno leto	Cilj 2029
1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo – celotna Slovenija	štev. upo- rabnikov	2021	180.000
	<b><i>Ocenjeni prispevek odseka 1 DKP</i></b>	<i>štev. upo- rabnikov</i>	<i>2021</i>	<b><i>5.000</i></b>

## 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 pripravila MO Maribor,<sup>9</sup> za celotno traso DKP od Limbuša do dvoetažnega mostu (v nadaljnjem besedilu: projektna naloga), in projektne dokumentacije za izvedbo (PZI) Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, ki sta jo novembra 2022 izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megaliti, inženirski biro, d. o. o., Poljčane, v okviru skupnega nastopa<sup>10</sup> (v nadaljnjem besedilu: PZI). Trasa je del kolesarske povezave, ki je bila predvidena v dokumentaciji „Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi“<sup>11</sup>. Dokumentacija PZI je izdelana za celotni odsek 1 DKP, ki poteka v smeri zahod–vzhod od Limbuša prek Drava centra do Adamičevega naselja, s sedmimi odseki v skupni dolžini 3.080 m. Naložba zajema prvih **pet pododsekov** od Limbuša do križišča Adamičeve z Obrežno ulico, ki so prikazani na naslednji sliki. Vse slike so prenesene iz projektne naloge.

Slika 1: Dravska kolesarska pot, odsek 1 s pododseki 1–5



<sup>9</sup> 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 komunalno, promet in prostor, Sektor za komunalno in promet, Maribor, 11. 12. 2019

<sup>10</sup> PZI, št. projekta 67/1 KOP, 0/2 Vodilni načrt Kolesarske poti, T.1 Tehnični opis in izračuni, T.2 Projektantski popis s predizmerami in stroškovno oceno, Maribor, november 2022, ter Predračunski elaborat 1/76-PRE, Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megaliti, d. o. o., Poljčane, april 2022

<sup>11</sup> Avtor Uroš Rozman, 2014

Pododsek 1 se začne v km 10 + 486 za naseljem Limbuš (gledano iz smeri Ruš), kjer trasa poteka po obstoječi asfaltni cesti JP 745521 širine 4,00 m ob potoku Blažovnica proti Drava centru. V km 10 + 780 zavije na desno na makadamsko gozdno cesto GC 123122 širine približno 2,25–2,50 m, ki poteka po gozdnem območju, delno v vkopu in delno v nasipu. Ta cestni odsek se uporablja za dostope do zasebnih zemljišč.

**Slika 2: Pododseka 1 in 2 na odseku 1 Dravske kolesarske poti**



*Odsek 1: asfaltna cesta ob Blažovnici*



*Odsek 2: makadamska cesta skozi gozd*

V km 11 + 325 trasa DKP preide na območje neutrjene sprehajalne pešpoti, široke 1,50–2,00 m. Poteka v bližini preloma pretežno ravninskega terena v strmino. Pododsek je dolg približno 675 m. V km 12 + 000 zavije trasa na desno, globlje v gozd in poteka v dolžini približno 500 m po obstoječi neutrjeni kolovozni gozdni poti. Na polovici pododseka zavije mimo obstoječega vodohrana na poseko pod daljnovodom in se nadaljuje po vrhu brežine opuščenega industrijskega tira, ki ga je nekoč uporabljala hidroelektrarna Mariborski otok. V km 12 + 500 preide trasa na opuščeno traso industrijskega tira in se v dolžini približno 460 m nadaljuje do asfaltirane ceste, do križišča Adamičeve z Obrežno ulico, kjer se pododsek zaključi.

**Slika 3: Pododseka 3 in 5 na odseku 1 Dravske kolesarske poti**



*Odsek 3: neutrjena sprehajalna pešpot*



*Odsek 5: opuščena trasa industrijskega tira*

Vsi pododseki, razen prvega, so neutrjeni, neurejeni, nezadostne širine, brez ustreznega odvodnjavanja in razsvetljave ter prometnih oznak. Kolesarji navedene odseke (razen četrtega, kjer poti še ni) že uporabljajo, čeprav niso urejeni. Javna pot in gozdna cesta sta namenjeni tudi dostopom do zasebnih zemljišč, zato sta lahko za kolesarjenje še posebno nevarni.

## **Potrebe uporabnikov – ciljnih skupin**

---

Ciljna skupina načrtovane naložbe so kolesarji – prebivalci in obiskovalci mesta, ki bodo uporabljali pododseke 1–5 odseka 1 DKP za rekreacijo. Sklenjena kolesarska pot bo zelo uporabna tudi za dnevne migracijske poti med naseljem Limbuš in zahodnim delom mesta Maribor, tudi za uporabnike, ki zaradi neurejene kolesarske povezave med naseljem Limbuš na zahodu in obrobjem Maribora (Studenci) ter naprej proti središču Maribora z vozlišči JPP uporabljajo osebne avtomobile.

Na četrtem odseku, kjer trasa poteka po gozdni poti, mimo objektov DEM do opuščene industrijskega tira, poti še ni. Na preostalih odsekih, razen na prvem, ki je asfaltirana javna pot, sedanja širina, površina in urejenost povezav ne ustrezajo predpisanim širinam za dvosmerne kolesarske poti<sup>12</sup>. Poti z neutrijeimi površinami in površine z dotrajano asfaltno prevleko, neustreznim odvodnjavanjem in nezadostno razsvetljavo za kolesarje niso primerne. Zaradi prisotnosti drugih udeležencev v prometu, zlasti motornih vozil, ki dostopajo do zasebnih zemljišč, pa so za kolesarje lahko tudi nevarne. Pozimi površine od Drava centra naprej proti središču mesta niso na voljo, saj se neutrije sprehajalne poti ne plužijo.

## **4.2 Razlog za investicijsko namero**

### **Manjkajoči del državnega daljinskega kolesarskega omrežja**

---

Pododseki 1–5 odseka 1 DKP, ki jih obravnava ta DIIP, so manjkajoči del omrežja državne daljinske kolesarske poti D3, ki povezuje urbana središča in turistična naselja ter se navezuje na daljinsko evropsko kolesarsko povezavo skozi Slovenijo<sup>13</sup>.

DKP je vključena v načrtovane ukrepe države v programu evropske kohezijske politike (PEKP)<sup>14</sup>: 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**

---

Odsek 1 DKP s pododseki 1–5 je umeščen na desnem bregu Drave, med naseljem Limbuš na zahodu in Adamičevim naseljem na Studencih na vzhodu. Ko bo kolesarska pot zgrajena, bo omogočena varna, ustrezna in privlačna povezava med zunajmestnim naseljem Limbuš in zahodnim delom naselja Maribor. Kolesarji bodo lahko naprej proti središču mesta uporabljali manj prometne ceste vzdolž Drave, tj. Adamičevo in Obrežno ulico (pododseka 6 in 7), kjer za zdaj ločena kolesarska pot še ne bo zgrajena, do Koroškega mostu in naprej do pododseka 5 odseka 2 med Studensko in Splavarsko brvjo, ki se bo tudi gradil v obdobju 2026–2027, do središča mesta s prometnimi vozlišči JPP (avtobus, vlak) ter centralnimi funkcijami mesta, pomembnimi športnimi objekti in drugimi ustanovami.

---

<sup>12</sup> Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2)

<sup>13</sup> Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023

<sup>14</sup> Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, december 2022, tč. 2.1.1.1

Tako obravnavani odsek predstavlja kolesarsko povezavo, ki se bo po končani gradnji lahko uporabljala tudi za dnevne migracije prebivalcev mesta, za pot na delo, v šolo in po opravkih v središče mesta, ter omogočala povečanje trajnostne mobilnosti v občini. Za mesto Maribor so obravnavani pododseki odseka 1 tudi pomembne kolesarske površine, ki povezujejo mesto s športnimi in turističnimi objekti na desnem bregu Drave, na Limbuškem nabrežju, in so tako namenjeni rekreaciji prebivalcev in obiskovalcev, kot del meddržavne kolesarske mreže pa so tudi pomembna turistična privlačnost mesta.

Načrtovana naložba bo prispevala k večji prometni varnosti kolesarjev in – ob nadomeščanju poti z osebnimi vozili s kolesarjenjem – k zmanjšanju negativnih vplivov motoriziranega prometa na okolje. Z gradnjo ustrezne utrjene površine in ureditvijo odvodnjavanja ter namestitvijo ustrezne razsvetljave se bo z naložbo povečala tudi fizična varnost kolesarjev. Izboljšali se bodo pogoji za dnevne migracije prebivalcev 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 osebnimi avtomobili iz bolj oddaljenih naselij v mestno središče.

Ne nazadnje investicijsko namero za izgradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi občino Maribor utemeljujemo z dejstvom, da so obravnavani pododseki 1–5 odseka 1 načrtovane gradnje DKP logično nadaljevanje gradnje DKP po načrtovani trasi od delno že zgrajenega odseka 2 (pododseki 7–10), ki je bil zaključen v letu 2023.

## 5 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI NALOŽBE

### 5.1 Razvojne možnosti in cilji naložbe

Čeprav Slovenija na področju kolesarjenja, zlasti kot načina prevoza pri dnevni 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 (TGP) in delcev zaradi prometa ter s tem k boljšemu zraku v mestu, zmanjšanju hrupa in bolj zdravemu načinu mobilnosti v mestu. Z naložbo MO Maribor prispeva k udeležanju 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 delom občine in mestnim središčem; kjer so umeščena vozlišča javnega potniškega prometa z glavno 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 pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi Maribor so:

- izgradnja enega od manjkajočih odsekov na državnem daljinskem kolesarskem omrežju D3 – Dravska kolesarska pot;
- zagotovitev prometno in fizično varne kolesarske povezave med naselji na zahodnem delu občine 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 izhajajo iz motoriziranega prometa, se pričakuje tudi povečanje zadovoljstva prebivalcev in obiskovalcev ob cestah, ki povezujejo zahodne dele občine s središčem.

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

- 2.240 m ustrezno utrjene in odvodnjavane dvosmerne kolesarske poti predpisane širine, ki bo povezovala zahodni del občine (Limbuš) z že zgrajenimi in načrtovanimi deli odseka 2, ki potekajo skozi mesto;
- izgradnja podporne konstrukcije v dolžini 71,35 m in višini 2,00 m;
- izvedba nove okolju prijazne javne razsvetljave z LED svetilkami;
- zagotovitev prometne signalizacije in oznak za DKP ter postavitev števca kolesarjev.

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

- ocenjeno je, da bodo novi pododseki odseka 1 DKP omogočili uporabo najmanj **5000 kolesarjem** na letni ravni.

## **5.2 Razvojni vpliv naložbe presega območje Podravske regije**

Načrtovana naložba v pododseke 1–5 oseka 1 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 2030<sup>15</sup> 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 – S5<sup>16</sup> do leta 2030 je „platforma“ za udejanjanje zelenega prehoda – primarnega cilja S5. Osredotoča se 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. SRIP<sup>17</sup> 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 SPRS<sup>18</sup> so v usmeritvah za razvoj prometne infrastrukture obravnavani trajnostna mobilnost (hoja in kolesarjenje v povezavi z JPP) in kolesarsko omrežje. Njegovo zasnovo 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 del odseka 1 DKP. Zaradi umeščenosti v urbani prostor bo DKP opravljala tudi funkcijo kolesarskega omrežja za dnevno mobilnost, saj povezuje zunajmestno naselje Limbuš z obrobjem mesta Studenci in preko načrtovanega pododseka 5 na odseku 2 tudi s središčem mesta in osrednjimi vozlišči JPP.

---

<sup>15</sup> Vlada Republike Slovenije, december 2017

<sup>16</sup> MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 2023

<sup>17</sup> Strateška razvojno inovacijska partnerstva

<sup>18</sup> Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2023

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

V dokumentu ReNPRP30<sup>19</sup> je v izhodiščih ugotovljeno, da kolesarski promet na nacionalni, regionalni in lokalnih ravneh 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 občin in regij ter 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 REDPS50<sup>20</sup>, 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 infrastruktura<sup>21</sup>, 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 Podravja<sup>22</sup> 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 – Nizkoogljjučna 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).

---

<sup>19</sup> Uradni list RS, št. 124/2023

<sup>20</sup> Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2

<sup>21</sup> Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017

<sup>22</sup> 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,
- trajnostno kmetijsko in živilskopredelovalno 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 2030<sup>23</sup> 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 2013–2030<sup>24</sup> 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 poteka trasa DKP. Med ključnimi problemi na kolesarskem omrežju navaja neustrezne in (pre)ozke površine vozišč. Ta težava velja tudi za traso pododsekov 1–5 odseka 1 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 Maribor<sup>25</sup>, 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 približno 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.

<sup>23</sup> Mestna občina Maribor, marec 2012

<sup>24</sup> Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013

<sup>25</sup> 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 OPVO<sup>26</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 pododseki 1–5 odseka 1 DKP so ena od teh povezovalnih poti.

### **6.2.7 Strategija Pametno mesto Maribor 2030**

Strategija Pametno mesto Maribor<sup>27</sup> 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 dnevni migracijah. DKP bo pomembna kolesarska povezava med naselji v zahodnem delu občine in središčem mesta. Poteka do zahodnega obrobja mesta, od koder se preko manj prometnih cest navezuje na pododsek 5 odseka 2, ki se bo gradil v istem obdobju, in vodi do mestnega središča ter se preko mostov čez reko povezuje z osrednjimi vozlišči JPP (glavna železniška in avtobusna postaja) 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 2023–2035<sup>28</sup>, 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 DNSH**

Projekti, uvrščeni v DRR, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do No Significant Harm – DNSH) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela DNSH ter, kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela DNSH in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027 (CVPO za PEKP). Ocena skladnosti naložbe z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe je smiselno uvrščena v poglavje o varstvu okolja in zato podrobno predstavljena v točki 12.3.

<sup>26</sup> Občinski program varstva okolja v Mestni občini Maribor, Operativna skupina za pripravo OPVO, Maribor, februar 2021

<sup>27</sup> Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022

<sup>28</sup> Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

## 7 PREVERITEV USKLAJENOSTI NALOŽBE S POGOJI IN MERILI DRR

Usklajenost načrtovane naložbe s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 (PEKP) v Sloveniji ugotavljamo na podlagi preveritve pogojev in meril za uvrščanje projektov v DRR iz Druge spremembe Prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij (v nadaljnjem besedilu: povabilo DRR)<sup>29</sup>.

### 7.1 Kratek opis mehanizma DRR in postopka za NPO

MO Maribor bo za načrtovano naložbo v pododseke 1–5 odseka 1 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 druge spremembe prve dopolnitve povabila DRR, objavljene 28. avgusta 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 **državno kolesarsko omrežje**. V ta ukrep sodi načrtovana naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP, Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje.

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 čemer 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 povedano<sup>30</sup> je postopek naslednji:

- projekti se na predpisanem obrazcu skupaj s spremljajočo dokumentacijo (vsaj 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);

<sup>29</sup> Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 28. avgusta 2024

<sup>30</sup> 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 uravnoveženost“, 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 in investicijske dokumentacije. Potem ko razvojni sveti potrdijo usklajene sezname projektov, regije z Ministrstvom za kohezijo in regionalni razvoj (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 neposredno potrditev operacije (NPO) in spremljajočo dokumentacijo (investicijska in projektna dokumentacija, dovoljenja, mnenja, izjave, dokazila itd. – obrazec vloge za NPO v času priprave tega DIIP 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 DRSl. Direkcija izda soglasje, če ima za projekt na voljo sredstva v proračunu. Ministrstvo za infrastrukturo je soglasje za projekt (skupaj s projektom gradnje pododseka 5 na odseku 2 DKP). izdalo 7. maja 2025.

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

### 7.2.1 Skladnost naložbe s predmetom povabila, namenom in cilji projekta za državno kolesarsko omrežje

V dopolnitvi povabila DRR je v okviru specifičnega cilja RSO3.2<sup>31</sup> predvidena 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. DRSl 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 cestah<sup>32</sup> 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 osebnimi avtomobili, preusmeri na kolo, električno kolo ali na večmodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

<sup>31</sup> Povzeto po Državno kolesarsko omrežje, povabilo DRR, poglavje 5.6

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

**Cilj** izgradnje kolesarskih povezav je preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebnimi 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 delom občine in zahodnim delom naselja Maribor (mestna četrt Studenci) in naprej proti središču mesta, preko povezave med Glavnim mostom in dvoetažnim mostom, zgrajene v prvi etapi gradnje odseka 2, pa tudi z vozliščem javnega potniškega prometa (osrednjo železniško in avtobusno postajo).

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 ter merili za izbor projektov.

### **7.2.2 Skladnost naložbe 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)<sup>33</sup>:

- (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;

---

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

- (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), Slovenska strategija pametne specializacije – S5 (točka 6.1.2), Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030 (točka 6.1.4) in Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (točka 6.1.5) ter strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev: Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 6.1.3) in Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (točka 6.1.6);
- (4) **izkazan je razvojni vpliv na celotno regijo ali del regije**: pododseki 1–5 odseka 5 DKP so del državnega kolesarskega omrežja D3 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 več kot 220.000 prebivalci<sup>34</sup>), 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 pododsekov 1–5 odseka 1 DKP od Limbuša do Adamičevega naselja), rezultat projekta bo število potnikov na leto, ki bodo uporabljali novozgrajene pododseke odseka 1 kolesarske infrastrukture (števec) za dnevne migracije in rekreacijo;
- (6) **prikaz zaprte finančne konstrukcije projekta z upoštevanjem deleža sofinanciranja, določenega v Povabilu**: finančna konstrukcija naložbe je zaprta; prikaz 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 izvedbo (PZI), pridobljeni so bili projektni pogoji in mnenja od DRSV, Zavoda za ribištvo Slovenije, Zavoda za varstvo naravne dediščine (Natura 2000) in upravljavcev komunalnih vodov. Gradbeno dovoljenje ni potrebno. Večina zemljišč, na katerih bo potekala gradnja, je v lasti investitorja, postopek urejanja premoženjskopравnih razmerij za preostala zemljišča poteka.

### 7.2.3 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 Sloveniji<sup>35</sup>. Projekti morajo upoštevati naslednja splošna načela:

- (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 povezanost – gre za izboljšanje državnega omrežja kolesarskih povezav, zlasti v širših mestnih območjih.

<sup>34</sup> objava 11. junija 2025, SURS, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/05C5003S.px>  
<sup>35</sup> Verzija 1.2, MKRR, februar 2024,

Načrtovana naložba je del državnega kolesarskega omrežja D3, 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 pododseke 1–5 odseka 1 DKP prispeva k dograditvi manjkajočega dela državnega kolesarskega omrežja z namenom izboljšanja navezave na urbana središča in vozlišča JPP. Izgradnja načrtovanih pododsekov DKP sledi cilju preusmerjanja delov poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, na običajna in e-kolesa v povezavi z vlakom/avtobusom. Načrtovani pododseki 1–5 odseka 1 bodo prispevali k sklenitvi kolesarske povezave na desnem bregu Drave med Limbušem in zahodnim delom mesta ter preko načrtovanega pododseka 5 in že zgrajenih pododsekov 7–10 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 5: **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
	<b>Prispevek pododseka 5 DKP</b>	km	0	<b>2,240</b>
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
	<b>Ocenjeni prispevek pododseka 5 DKP</b>	štev. uporabnikov	2021	<b>5.000</b>

- (2) **izkazovati realno izvedljivost v obdobju, za katerega velja podpora:** načrtovana naložba bo predvidoma zaključena do konca septembra 2027. Pogoji za začetek naložbe so izpolnjeni: pripravljena je projektna dokumentacija, večina zemljišč je v lasti investitorja, za preostala zemljišča potekajo postopki za ureditev premoženjskopравnih zadev, pridobljeni so projektni pogoji ter pozitivna mnenja/soglasja, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Javno naročilo za izbiro izvajalcev GOI del in nadzora bo objavljeno po pridobitvi sklepa o NPO;
- (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 evropskih skladov, ki jih je MO Maribor uspešno izvedla v preteklih letih, vključno s prvo etapo gradnje odseka 2 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 načrtovane pododseke 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 pododseke DKP uporabljali za rekreativne namene, vključno z dostopom do športnih in turističnih objektov na obeh bregovih reke;
- (5) **zagotavljati trajnost predvidenih oziroma načrtovanih rezultatov:** gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP je gradnja trajne kolesarske poti s predpisanimi dimenzijami, ki zagotavlja enega od pomembnih manjkajočih delov na trasi mednarodne DKP skozi Maribor ter pomembno neposredno dvosmerno povezavo med središčem mesta in zunajmestnim naseljem Limbuš na zahodu občine. 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 so/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, raso, etnična, narodna in verska pripadnost, spolna usmerjenost), pri čemer bodo po potrebi 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 uravnoteženemu regionalnemu razvoju:** naložba v pododseke 1–5 odseka 1 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 pododsekov 1–5 odseka 1 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, ki zahtevajo varovanje brežin in populacije rib) ter najboljše razpoložljive tehnike za izvedbo načrtovane naložbe.  
Analiza stroškov in koristi bo izdelana v investicijskem programu. V skladu z grobo izkustveno oceno stroškov in koristi v referenčnem obdobju 30 let 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.

Izkustvena ocena ekonomskih kazalnikov naložbe kaže, 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 ocenjena 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.

Analiza stroškov in koristi naložbe ter izračun finančnih in ekonomskih kazalnikov naložbe bosta izdelani v investicijskem programu;

- (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 DNSH je navedena v točki 12.3 tega dokumenta;
- (10) **izkazati podnebno odpornosti infrastrukturnih naložb s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let po določitih 73. člena Uredbe (EU) 2021/1060**: pododseki 1–5 odseka 1 DKP so načrtovani in bodo izvedeni tako, da jih 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 prilogo 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 DNSH v času **gradnje** (točka 12.3 DIIP);
- (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 infrastrukture**<sup>36</sup>: 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: poskrbljeno bo za ustrezno utrditev površin ter odvajanje padavinske vode s kolesarskih površin in zaledne vode iz opornega zidu. Na podlagi tega je ocenjeno, da so načrtovani pododseki 1–5 odseka 1 DKP odporni na podnebne spremembe, kot so opredeljene v navedenih smernicah.

---

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

## 7.2.4 Skladnost z merili za uvrščanje regijskih projektov v DRR

V točki 4.2 spremenjenega povabila DRR so opredeljena merila za uvrščanje regijskih projektov v dopolnitve dogovorov o razvoju regij, ki se delijo na splošna in dodatna merila. Splošna merila zajemajo:

- (1) **pozitiven učinek na gospodarsko rast, krepitev razvojne specializacije in na konkurenčnost regije:** 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.  
Kot podporna infrastruktura za povečanje obsega trajnostne mobilnosti in intermodalnosti prometa v regiji pa bo nedvomno neposredno prispevala k razvoju trajnostnega turizma (zmanjšanju ogljičnega odtisa) v regiji in povečanju njegove konkurenčnosti. Bolj zdravo okolje (manj izpustov) in potovalne navade (več gibanja) bodo prispevali tudi k boljšemu zdravstvenemu stanju zaposlenih, kar bo podjetjem pomagalo zniževati stroške dela zaradi bolezni in bolniških odsotnosti ter s tem povečevati stroškovno konkurenčnost;
- (2) **pozitiven učinek na dvig kakovosti življenja in razvoja človeškega potenciala:** načrtovana naložba ne prispeva neposredno k razvoju človeškega potenciala, kot so npr. zaposlitvene možnosti, vendar pa prispeva k dvigu kakovosti življenja s spodbujanjem vključenosti in ustrezno obravnavo ranljivih skupin, tj. k horizontalnim ciljem: spoštovanju načel enakosti, vključno z dostopnostjo za invalide, enakostjo spolov in nediskriminacijo. Ta načela so/bodo upoštevana med pripravo, gradnjo in obratovanjem naložbe v skladu z nacionalno zakonodajo, usmeritvami in akcijskimi načrti ter ustreznimi mednarodnimi dokumenti. Pri izbiri izvajalcev in med gradnjo bodo upoštevana načela nediskriminacije glede na različne osebne okoliščine ter nacionalna zakonodaja in mednarodni dokumenti s področja varstva človekovih pravic, pravic invalidov itn. Po končani gradnji bodo pododseki 1–5 odseka 1 DKP D3 brezplačno in pod enakimi pogoji ter ne glede na različne osebne okoliščine na voljo vsem uporabnikom. Zagotovljen bo dostop gibalno oviranim osebam;
- (3) **vpliv na dvig kakovosti življenja in počutja prebivalcev:** Naložba je namenjena prebivalcem in obiskovalcem Maribora, ki bodo DKP uporabljali za rekreacijske in športne dejavnosti. Vplivala bo na varnost kolesarjev, ki se bodo s cestnih povezav med naseljem Limbuš in Mariborom umaknili na odsek DKP. Infrastruktura DKP podpira spreminjanje potovalnih navad, ki bo sčasoma vplivalo na zmanjšanje obsega motoriziranega prometa ter s tem na zmanjšanje izpustov TGP in delcev ter hrupa iz motoriziranega prometa v tem delu občine Maribor. To bo prispevalo k dvigu kakovosti življenja in dobrega počutja prebivalcev ob cestnih povezavah med Limbušem in Mariborom, kjer se zdaj poti opravljajo z osebnimi motornimi vozili;
- (4) **pozitiven vpliv na okolje ob upoštevanju zelenega prehoda** (za vseh šest okoljskih ciljev DNSH): ocenjeni vpliv naložbe na vseh šest okoljskih ciljev je podrobno opisan v točki 12.3 in v točki 7.2.3 o skladnosti s splošnimi horizontalnimi načeli za izbor projektov;
- (5) **izboljšanje mobilnosti in regionalne povezljivosti:** načrtovana naložba je gradnja dela manjkajočega državnega kolesarskega omrežja, ki povezuje urbana središča in podeželska naselja v celotni regiji Podravje. Kot infrastruktura za trajnostno mobilnost bo prispevala k spodbujanju trajnostne mobilnosti znotraj regije in povečanju dostopnosti regije za kolesarje.

Pododseki 1– 5 odseka 1 DKP na območju občine Maribor bodo prispevali k spodbujanju trajnostne mobilnosti v občini za prebivalce in obiskovalce (npr. iz drugih delov regije, urbanih središč in podeželja, ki prihajajo v Maribor), tudi v kombinaciji z JPP in vzpostavljeno mrežo postaj za izposajo koles (MBike).

(6) **sinergijski učinek in komplementarnost z drugimi projekti:** 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 (pododseki 7–10, od Glavnega do dvoetažnega mostu), ki je bila financirana iz mehanizma CTN in se je zaključila decembra 2023,
- načrtovano naložbo v drugo etapo gradnje – pododsek 5 odseka 2, ki je neposredno nadaljevanje prve etape gradnje odseka 2 in bo potekala v obdobju 2026–2027 s podporo mehanizma DRR,
- gradnjo odsekov DKP D3 v drugih občinah Podravja, vzhodno in zahodno od obravnavanega odseka, ki se vključujejo v DRR.

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 strateških dokumentih in ukrepih občine: širitev kolesarskih poti in stez, premikanje kolesarjev s kolesarskih pasov na voziščih 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;

(7) **sodelovanje znotraj regije in med regijami:** je podrobneje opredeljeno v obrazcu 2 za predstavitev projekta ter zahteva predstavitev projekta z vidika vključenosti deležnikov in vplivnega območja izvajanja projekta. V obrazcu 2 so postavljena naslednja vprašanja:

- ali je prijavitelj samo eden oz. ali so v izvedbo projekta vključeni tudi ostali deležniki: prijavitelj projekta je samo MO Maribor;
- ali se projekt izvaja in ima učinek na območju samo ene občine ali več občin? (vključuje zahteve za navedbo območnega razvojnega programa ali partnerstva in števila prebivalcev v občinah, ki ga projekt obsega): naložba bo potekala samo v MO Maribor, vendar pa učinkuje na več občin, o čemer priča pogodbeno partnerstvo 18 lokalnih skupnosti ob Dravi iz Koroške in Podravske regije, skozi katere poteka trasa DKP in ki imajo skupaj več kot 220.000 prebivalcev;
- ali ima projekt učinek na celotnem območju regije (spodbuja znotrajregijsko sodelovanje in povezovanje oziroma mreženje)? Kot je že navedeno zgoraj, naložba učinkuje na velik del regije (14 občin Podravja), ki so povezane v navedeno pogodbeno partnerstvo. RRA za Podravje, ki partnerstvo vodi, vodi postopke umeščanja in izgradnje DKP v občinah – članicah partnerstva ter usklajuje aktivnosti z DRSI;

- ali ima projekt vpliv oz. povezuje več regij (kot npr. medregijski projekt)? Neposredne povezave med regijami pri načrtovani naložbi ni, npr. ni skupne prijave v DRR, in ne gre za medregijski projekt, vendar naložba vpliva tudi na Koroško regijo, saj bo prispevala h gradnji manjkajočega dela DKP D3 in ta poteka tudi skozi Koroško regijo. V zgoraj navedeno partnerstvo je vključenih pet koroških občin;
  - ali projekt prispeva k čezmejnemu sodelovanju? Naložba neposredno ne prispeva k čezmejnemu sodelovanju. V zvezi z gradnjo pododsekov 1–5 na odseku 1 DKP v Mariboru se ne pripravljajo projekti čezmejnega sodelovanja. Vpliv na čezmejno sodelovanje je posreden: gre za gradnjo manjkajočega dela DKP in s tem prispevek k sklenitvi daljinske državne kolesarske poti D3, ki poteka skozi štiri države;
- (8) **skladen prostorski razvoj regij:** naložba v pododseke DKP, ki poteka ob Dravi skozi celotno regijo ter povezuje urbana in podeželska območja, 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 kompaktnejša 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;
- (9) **trajnostni učinek projekta glede na vložena finančna sredstva:** naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP D3 v MO Maribor je naložba v trajno infrastrukturo za kolesarjenje. Po končani gradnji in zaključenem obdobju financiranja bodo zgrajeni pododseki DKP trajno na voljo uporabnikom. Poskrbljeno bo za redno vzdrževanje naložbe (predvidoma JP Nigrad), da se ohrani uporabnost kolesarske poti.

## 7.2.5 Skladnost naložbe s posebnimi pogoji za izbor projektov

Za državno kolesarsko omrežje 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:

### 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 DNSH, kot je podrobno pojasnjeno in utemeljeno v prejšnjih točkah tega poglavja;
- (2) **poseg na kmetijska in gozdna zemljišča naj bo čim manjši**: načrtovana naložba **ne bo** potekala po kmetijskih zemljiščih, po gozdu pa le po gozdnih cestah in poteh (odsek 4);
- (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 št. 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 12.1, 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 in brežine vodotoka. Kot je pojasnjeno in utemeljeno v preglednici 16 – kontrolnem seznamu za oceno DNSH, 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 okolju prijazna osvetlitev z LED svetilkami; razsvetljava bo ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja<sup>37</sup> in standardu SIST EN 40;
- (5) **rešitve bodo prispevale k pozitivnemu vplivu na prometno varnost v cestnem prometu**: načrtovana naložba bo prispevala predvsem k varnosti kolesarjev na območju od Limbuša do Studencev in središča mesta. Zdaj se na tem območju kolesarjem na voljo le površine na vozišču in mešane kolesarske površine na 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 predvidoma pripravljena do konca leta 2025, pripravlja se tudi regionalna prometna strategija za Podravje;
- (7) **upravičeno območje za državne kolesarske povezave so zlasti širša mestna območja**: naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka DKP poteka v širšem mestnem območju Maribora, kot je opredeljeno v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (točka 4.2.2);

---

<sup>37</sup> Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana, 2023

- (8) **za ukrepe na regionalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** CPS za Podravje še ni izdelana;
- (9) **za ukrepe na lokalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami:** skladnost s CPS Maribor iz leta 2015 je opredeljena v točki 6.2.5 tega DIIP, nova CPS se pripravlja.

### **Skladnost naložbe s posebnimi pogoji**

---

Skladnost naložbe s **posebnimi pogoji**, kot so navedeni v povabilu DRR za državno kolesarsko omrežje, zajema naslednje zahteve, ki jih preverjajo 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 Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, točka 4.2.2) 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:** pododseki 1–5 odseka 1 DKP, ki jih zajema naložba, potekajo med naseljem Limbuš in zahodnim obrobjem naselja Maribor, sredi narave, ob Dravi, kjer postajališč JPP ni. Vendar je treba poudariti, da gre le za del kolesarske povezave DKP skozi Maribor, ki omogoča kratko, varno in privlačno povezavo med naseljema, v katerih so na voljo avtobusna postajališča in železniške postaje (pr. postaje Limbuš, Studenci itn.). Že zgrajeni pododseki odseka 2, na katerega se navezuje odsek 1, omogočajo preko mostov čez reko dostop do glavne železniške in avtobusne postaje v Mariboru;
- (12) **upoštevanje Pravilnika 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 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:** pododseki 1–5 odseka 1 povezujejo naselje Limbuš in mestno četrt Studenci v Mariboru, po delno že zgrajenem odseku 2, na katerega se navezuje odsek 1, pa tudi z mestnim središčem. Pododseki 1–5 odseka 1 se začnejo v naselju Limbuš in končajo na Studencih. Limbuš na zahodu občine se kot pretežno stanovanjsko in kmetijsko območje lahko opredeli kot izhodišče za dnevne migracije proti središču mesta. Za kolesarjenje v rekreativne in športne namene pa je smiselno opredeliti kot izhodišče Maribor in kot cilj Limbuš s turističnimi in športnimi objekti ob Dravi, dostopom do turističnih in pohodniških poti na Pohorju ter do nadaljnjih odsekov DKP proti zahodu. Obravnavani odsek ni najkrajša povezava med Limbušem in Mariborom, saj sledi okljuku reke Drave, ki se pri Drava centru obrne proti severu in nato za Mariborskim otokom spet proti jugu. Gre pa za bistveno varnejšo povezavo, saj poteka daleč od prometnih cest z motornimi vozili, in bistveno prijetnejšo povezavo, ki poteka ob reki in skozi gozdove;
- (14) **najmanj 1/2 samostojnih kolesarskih površin** (kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas): pododseki 1–5 odseka 1 DKP bodo dvosmerna pot za kolesarje, ki ne bo namenjena motornim vozilom. Le na začetku (pododsek 1) in na koncu (pododsek 5) bodo povezavo lahko souporabljali lastniki in stanovalci za dostop do zasebnih objektov;
- (15) **največ 1/4 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: ta zahteva za načrtovano naložbo ni relevantna, saj trasa ne poteka po takšnih javnih cestah;

- (16) **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 1, ki zajema pododseke 1–7 na celotni povezavi od Limbuša preko Drava centra do Adamičevega naselja;
- (17) **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 in tekočih cenah do predvidenega zaključka gradnje (2027). Neupravičenih stroškov ni. Načrtovana gradnja ne posega v drugo infrastrukturo;
- (18) **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 financiranje upravičenih stroškov, skupaj z DDV (ki ga upravičenec ne more odbiti). Neupravičenih stroškov ni;
- (19) **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 projektov<sup>38</sup>. Ministrstvo za infrastrukturo je 7. maja 2025 izdalo soglasje št. 545-21/2023/159-02119773 k uvrstitvi regijskih projektov v dogovor za razvoj regije. Pod št. 11 je v seznamu naveden združeni projekt DKP D3 1. etapa Limbuš–Drava center–Adam. naselje (pododsek 1–7), 2. etapa (pododsek 5), Splavarska–Studenška brv. V dogovoru z RRA za Podravje se projekt loči na dva projekta;
- (20) **projekt ima izdelano investicijsko dokumentacijo najmanj na ravni DIIP:** da, investicijska dokumentacija, ta DIIP, je izdelana. Ob predložitvi vloge za NPO bo izdelan tudi investicijski program z analizo stroškov in koristi.

---

38 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

## 8 PREDSTAVITEV VARIANT

### 8.1 Ocena variant v za odsek 2 DKP skozi Maribor

Odsek 1 DKP s pododseki 1–7 poteka od Limbuša na zahodu in se na vzhodu, v Adamičevem naselju, navezuje na odsek 2, katerega vzhodni del (med Glavnim in dvoetažnim mostom) je že zgrajen, zahodni del med Splavarsko in Studenško brvjo (odsek 5) pa se bo predvidoma gradil sočasno z odseki 1–5 odseka 1 v letih 2026 in 2027.

Za odsek DKP skozi Maribor, ki poteka od Adamičevega naselja na zahodu do dvoetažnega mostu na vzhodu, je bila v okviru Predinvesticijske zasnove (PIZ) Dravska kolesarska pot: Adamičevo naselje – dvoetažni most<sup>39</sup> narejena analiza variant. V poglavju 4 PIZ 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 navedenem 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 CTN.

### 8.2 Predstavitev in ocena variant za gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP

Naložba, ki jo obravnava ta DIIP, je le del celotne DKP skozi Maribor (Limbuš–dvoetažni most) in poteka od Limbuša na zahodu do Adamičevega naselja na vzhodu. Zato so izhodišča za oceno variant za gradnjo pododsekov 1–5 enaka. Za izvedbo naložbe so opredeljene tri variante:

- varianta 0: brez naložbe;
- varianta 1: izvedba naložbe v načrtovani vrednosti in dinamiki – s sofinanciranjem iz DRR;
- varianta 2: izvedba naložbe po letu 2028 z lastnimi sredstvi občine.

MO Maribor opredeljuje varianto 0, brez naložbe, kot **nesprejemljivo**. Gre za odsek državnega kolesarskega omrežja, ki ga je Ministrstvo za infrastrukturo opredelilo kot prednostno naložbo in navedlo v okviru regijskega specifičnega cilja RSO3.2, zato je naložbo treba izvesti in se varianta 0 ne obravnava.

#### ***Varianta 1: naložba v načrtovani vrednosti in dinamiki – s sofinanciranjem iz DRR***

Varianta je opredeljena pod predpostavko, da bo MO Maribor za izvedbo naložbe pridobila 100-odstotno sofinanciranje upravičenih stroškov iz mehanizma DRR. Neupravičenih stroškov ni, zato naložba ne bo bremenila občinskega proračuna.

Naložba je prijavljena v DRR. Ta čas DRR za Podravje s to naložbo še ni sprejet, vendar naložba ustreza vsem pogojem in merilom za uvrščanje projektov v sofinanciranje iz mehanizma DRR in Ministrstvo za infrastrukturo (MzI) je 7. maja 2025 že dalo soglasje za izvedbo združenega projekta, katerega del so tudi pododseki, obravnavani v tem DIIP. To pomeni, da ima MzI za sofinanciranje naložbe že opredeljena sredstva. Gradnja kolesarske poti bo potekala v letih 2026 in 2027 ter zaključila septembra 2027. Projektna dokumentacija za izvedbo je pripravljena, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Izvajanje naložbe bo spremljal Urad za komunalo, promet in prostor. MO Maribor je imenovala skrbnika projekta ter opredelila sredstva v Načrtu razvojnih programov (NRP) 2025–2028 za predfinanciranje naložbe.

### ***Varianta 2: izvedba naložbe po letu 2028 z lastnimi sredstvi občine***

---

Za to varianto se predpostavlja, da bo MO Maribor odsek 1 DKP – državnega kolesarskega omrežja D3 financirala iz proračuna. Naložba bi se lahko začela izvajati šele po letu 2028, saj so do tedaj v okviru NRP občine vsa razpoložljiva sredstva namenjena financiranju projektov, ki že potekajo ali se bodo začeli izvajati v kratkem. V letih do začetka izvajanja bi se vrednost načrtovane naložbe zaradi naraščajočih stroškov povečala za več kot 10 %. MO Maribor bi se morala zadolžiti, kar trenutno ni mogoče. Končani deli DKP skozi Maribor (odsek 2) se ne bi nadaljevali proti zahodu. Kolesarji bi si še naprej delili površine z motornimi vozili ter uporabljali neurejene, neutrjene pešpoti in gozdni kolovoz brez odvodnjavanja in razsvetljave. MO Maribor ne bi dosegla ciljev, ki jih je zapisala v strateške dokumente mesta, in ne bi prispevala k doseganju nacionalnih ciljev in ciljev EU na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti v mestih.

Investitor to varianto ocenjuje kot **nesprejemljivo**.

### ***Izbira primerne variante z utemeljitvijo***

---

Varianti 1 in 2 za gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 sta bili, podobno kot varianti za izvedbo odseka 2 DKP med Adamičevim naseljem in dvoetažnim mostom, ocenjeni z vidikov tehnične izvedljivosti, tj. pripravljenosti naložbe za izvedbo, vsebine naložbe z vidika doseganja ciljev in možnosti financiranja.

Varianta 1, izvedba naložbe v načrtovani vrednosti in dinamiki, 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 7.2:

- **pripravljenost naložbe** v skladu s povabilom DRR: za naložbo sta izdelana projektna dokumentacija PZI in (ta) DIIP. PZI je izdelan 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 navedena v informativnem predlogu izvedljivih projektov (DRSI) ter v skladu s povabilom DRR upravičena do 100-odstotnega financiranja upravičenih stroškov. Navedena je tudi (kot združeni projekt) v okvirnem seznamu projektov regije Podravje, vendar DRR za Podravje v času priprave tega DIIP še ni potrjen;
- **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 leta 2023 z zunanjimi izvajalci uspešno zaključila gradnjo prve etape odseka 2 DKP skozi Maribor, financirano iz mehanizma CTN;
- **finančni in ekonomski kazalniki:** analiza stroškov in koristi bo izdelana v investicijskem programu. Na podlagi grobe izkustvene ocene je naložba utemeljena in upravičena do sofinanciranja, saj je neto sedanja vrednost negativna, ker naložba ne bo prinašala prihodkov, obstaja finančna vrzel, ki je enaka načrtovanemu znesku sofinanciranja, finančna interna stopnja donosnosti projekta presega uporabljeno diskontno stopnjo, družbene koristi naložbe pa presegajo vložena sredstva.

Varianta 1 je zato ocenjena kot **optimalna varianta** za gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi Maribor.

## 9 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE

### 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 za DKP. Za celotno traso bila takrat že pripravljena projektna dokumentacija za „širino kolesarske poti 2,5 m, ki sledi Dravski kolesarski poti“, in sicer:

- 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 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“<sup>40</sup>.

Slika 4: Območje natečajne rešitve in DKP



Vir: Projektna naloga, MO Maribor, 2019

Kot je navedeno v projektni nalogi, je treba med Limbušem in dvoetažnim mostom traso kolesarske poti razširiti, jo dopolniti s podpornimi/opornimi konstrukcijami ter ustreznimi rešitvami aktivacijskih točk z elementi mikrourbane opreme, ki naj bi poleg tehničnih elementov poti in brežin na območju med Studenci in dvoetažnim mostom vsebovala tudi prostorske, programske in oblikovne elemente urbane opreme.

<sup>40</sup> Projektna naloga št. 41001-504/2018-24, MO Maribor, Urad za komunalno, promet in prostor, Sektor za promet, Maribor, 11. decembra 2019

Na podlagi projektne naloge je bila v naslednjih dveh letih pripravljena projektna dokumentacija IZP in DGD za celotno traso od Limbuša do dvoetažnega mostu. V projektni dokumentaciji je trasa razdeljena na dva odseka: prvi odsek od Limbuša do Adamičevega naselja s sedmimi pododseki, drugi pa od Adamičevega naselja do dvoetažnega mostu z 10 pododseki.

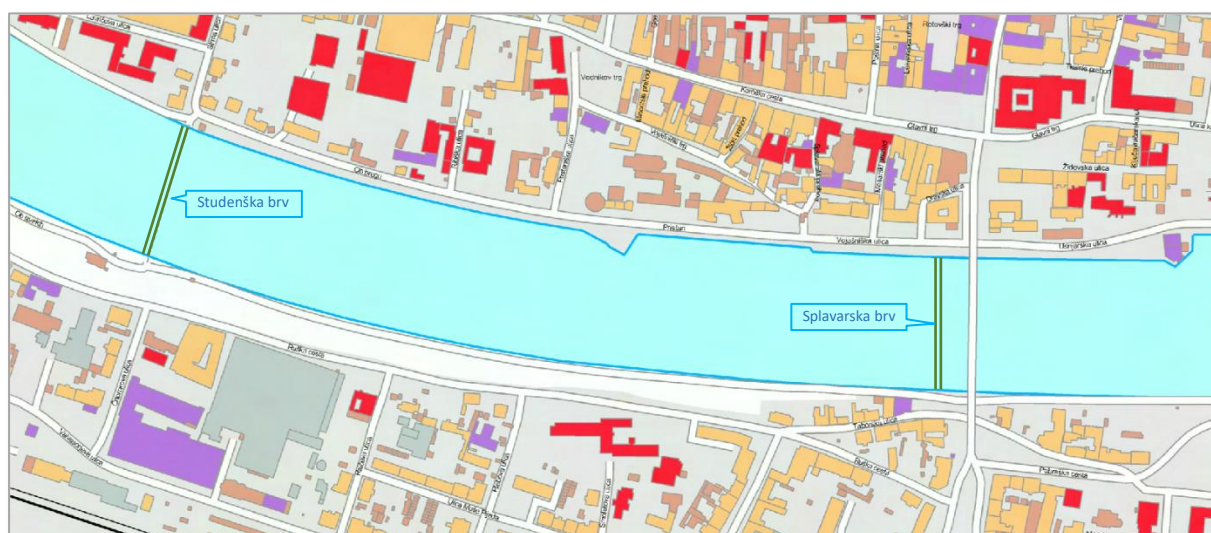
**Slika 5: Odseka 1 in 2 DKP Limbuš–Adamičevo naselje–dvoetažni most**



Vir: PZI, 2020

Gradnja DKP skozi Maribor se je začela na odseku 2 Adamičevo naselje–dvoetažni most. S podpora mehanizma CTN so se najprej zgradili pododseki 7–10, od Glavnega do dvoetažnega mostu. Gradnja pododseka 5, med Studensko in Splavarsko brvjo (druga etapa gradnje odseka 2 DKP) pa je predvidena za leti 2026–2027 s podporo iz mehanizma DRR:

**Slika 6: Pododsek 5 odseka 2 DKP med Studensko in Splavarsko brvjo**



Vir: DIIP Izgradnja DKP Adamičevo naselje–dvoetažni most, 2. etapa, EIM, 2024

## **Projektna dokumentacija za odsek 1 DKP Limbuš–Adamičevo naselje**

---

Julija 2020 sta podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., v okviru skupnega nastopa (JV – Joint Venture) izdelali projektno dokumentacijo IZP za celotno potezo DKP od Limbuša do dvoetažnega mostu. Sledila je izdelava dokumentacije DGD, prav tako za celotno traso od Limbuša do dvoetažnega mostu. Na podlagi dokumentacije IZP so bili v letih 2020 in 2021 pridobljeni projektni pogoji, ki so bili upoštevani pri izdelavi projekta za izvedbo – PZI (za vsak odsek posebej).

Projekt za izvedbo – PZI za odsek 1 sta navedeni podjetji izdelali marca 2021<sup>41</sup>. Projektantski predračun s popisom del je bilo pripravljen aprila 2022. Projektna dokumentacija PZI je bila po recenziji posodobljena<sup>42</sup> novembra 2022 (v nadaljevanju: PZI za odsek 1). Na podlagi PZI za odsek 1 so bila pridobljena mnenja upravljavcev komunalnih vodov in ostalih mnenjedajalcev.

Projektna dokumentacija PZI za odsek 1 zajema sedem pododsekov, ki potekajo od Limbuša na zahodu do začetka odseka 2 na vzhodu, v skupni dolžini 3.080 m. Projekt je bil v dogovoru z RRA za Podravje v DRR predložen naknadno (maja 2025) in prvotno združen s projektom gradnje pododseka 5 odseka 2 (med Splavarsko in Studensko brvjo). Zaradi težav pri pridobivanju soglasij k posegom na parcelah z velikim številom lastnikov, zlasti na pododsekih 6 in 7, ki bi se utegnili zavleči v prihodnje leto, je MO Maribor predlagala, da se zgradi prvih pet pododsekov odseka 1, od Limbuša preko Drava centra do križišča Adamičeve in Obrežne ulice v Adamičevem naselju, v skupni dolžini 2.240 m.

Kot je navedeno v projektni nalogi, rešitev zajema širitev trase na 3,50–4,50 m po celotni potezi (razen na pododseku 5, kjer obstaja grajena ovira), gradnjo utrjene površine za dvosmerni promet kolesarjev, gradnjo opornega zidu, odvajanje padavinskih voda z vozišča in zalednih voda iz opornega zidu ter namestitve javne razsvetljave, prometne signalizacije in števca kolesarjev.

## **Investicijska dokumentacija**

---

Za naložbo v DKP skozi Maribor je bilo pripravljenih več investicijskih dokumentov, ki pa niso izrecno obravnavali odseka 1. Oktobra 2019 je bil pripravljen DIIP Dravska kolesarska pot, območje Mestne občine Maribor (Adamičeva ulica–dvoetažni most)<sup>43</sup>, ki je zajemal gradnjo odseka 2. Za ta odsek je bila istega leta izdelana še investicijska dokumentacija PIZ in IP.

Januarja 2022 je bil za grobo oceno stroškov in dinamike gradnje DKP pripravljen DIIP Dravska kolesarska pot, Drava center–Adamičevo naselje, Pobrežje–Miklavž na Dravskem polju<sup>44</sup> (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 kot Dravska kolesarska povezava v območju občin Maribor, Miklavž na Dravskem polju, Starše in občine Hajdina. Ta DIIP ni bil obravnavan na mestnem svetu MO Maribor.

---

41 *Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1 : Potovalna kolesarska pot Limbuš – Drava center – Adamičevo naselje, št. projekta 67/1, marec 2021*

42 *Enak naslov kot zgoraj, isti avtorji, št. projekta 67/1, november 2022*

43 *620a-DIIP, BPI, d. o. o., Maribor, oktober 2019*

44 *Regionalna razvojna agencija za Podravje – Maribor, januar 2022*

Pričujoči DIIP je prva raven investicijske dokumentacije za gradnjo odseka 1. Kot je navedeno zgoraj, zajema opise in stroške gradnje pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi občino Maribor, od Limbuša na zahodu občine mimo Drava centra do Adamičevega naselja, natančneje do križišča Adamičeve z Obrežno ulico, v skupni dolžini 2.240 m. Obravnava gradnjo dvosmerne kolesarske poti skupne širine 3,50–4,50 m z ustreznim odvodnjavanjem, opornim zidom za utrditev brežine, cestno razsvetljava in prometno opremo.

## 9.2 Analiza lokacije – umeščenost načrtovane naložbe v občini Maribor

Načrtovana naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP bo potekala v MO Maribor, od Limbuša na zahodu do Adamičevega naselja na vzhodu, tj. od asfaltirane lokalne ceste za naseljem Limbuš ob potoku Blažovnica do križišča Adamičeve ulice z Obrežno ulico na vzhodnem robu Adamičevega naselja. Celotna trasa DKP skozi Maribor s poudarjenim odsekom 1 (rdeča črta) je prikazana na naslednji sliki.

Slika 7: Meje obdelave 1. odseka gradnje DKP od Limbuša do Adamičevega naselja



Vir: PZI za odsek 1

Opomba: potek odseka 1 je začrtan z rdečo črto, odseka 2 pa s črno

Skupna dolžina trase pododsekov 1–5 znaša 2.240 m. Posamezni pododseki so opredeljeni glede na obstoječe povezave (lokalna cesta, gozdna cesta, pešpot). Pododsek 1 se začne na asfaltirani lokalni cesti JP 745521 v km 10 + 486, ki vodi proti Drava centru, in meri 294 m. Drugi pododsek poteka po gozdni cesti GC 123122 in meri 540 m. Od km 12 + 440 trasa poteka 1.120 m po gozdni poti. Nato se odcepi desno v gozd in poteka južno od objektov DEM. Dolžina tega odseka je 285 m. Peti odsek je dolg vsega 25 m in se zaključuje na križišču Adamičeve in Obrežne ulice. Na odsekih 1–3 in 5 je predvidena razširitev in rekonstrukcija obstoječih poti, odsek 4 pa se gradi povsem na novo. Na tem odseku je predviden tudi zid za utrditev brežine hriba. Na odsekih 1, 2 in 5 bo dovoljen dostop z motornimi vozili do zasebnih zemljišč in objektov.

## 9.3 Prostorska ureditev, parcele in premoženjskoppravna razmerja

Posegi v prostor so bili v času priprave PZI usklajeni z naslednjimi občinskimi prostorskimi akti:

- Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986-2000<sup>45</sup>,
- Odlok o družbenem planu Mesta Maribor za obdobje 1986-1990 in Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor<sup>46</sup> ter
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor<sup>47</sup>

Pri načrtovanju pododsekov 1–5 je bil zaradi daljnovoda, ki poteka čez območje, upoštevan Državni lokacijski načrt za kablovod 110 kV Pekre–Koroška vrata–Melje. Upoštevan je bil tudi Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor<sup>48</sup>.

Parcele, po katerih bo potekala gradnja, so navedene v Katastrskem elaboratu, izdelanem v okviru PZI za odsek 1<sup>49</sup>. Gradnja kolesarske poti na pododsekih 1–5 odseka 1 DKP bo potekala po parcelah v k. o. Limbuš in k. o. Studenci, ki so večinoma skupno dobro v lasti MO Maribor. Nekateri komunalni vodi (meteorna kanalizacija in cestna razsvetljava) bodo ponekod potekali po delu zasebnih zemljišč. MO Maribor vodi postopek pridobivanja služnosti na teh zemljiščih. Stroški nakupa zemljišč niso predvideni.

V PZI je navedena tudi parcela št. 2141/5, ki je v naravi vodno telo reke Drave v lasti Republike Slovenije. Vanj naložba ne posega, vendar meji na območje posega, zato je bilo pridobljeno vodno soglasje DRSV: ker gre za gradnjo javne infrastrukture, je gradnja kolesarske infrastrukture na vodnem oz. priobalnem območju dovoljena.

## 9.4 Varovana območja

Na podlagi projekta PZI so bila pridobljena mnenja upravljavcev komunalnih in telekomunikacijskih vodov, DRSV<sup>50</sup>, Zavoda za gozdove Slovenije<sup>51</sup>, Zavoda za ribištvo Slovenije<sup>52</sup> s priporočili, kulturnovarstveno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije<sup>53</sup> ter mnenje Zavoda RS za varstvo narave z navedbo omilitvenih ukrepov za varovana območja<sup>54</sup>. V PZI so upoštevana priporočila in predlagani ukrepi za varovanje vode, brežin, habitatov ptic in populacije rib, ki živijo v reki.

### *Poplavna varnost in vpliv na vodni režim*

Načrtovana naložba bo potekala po območju, ki je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (v nadaljnjem besedilu: uredba VVO)<sup>55</sup> opredeljeno delno kot ožje (VVO II) in delno kot širše (VVO I) vodovarstveno območje. Pridobljeni so bili projektni pogoji Direkcije RS za vode (DRSV). Pri projektiranju so upoštevani vse omejitve in pogoji iz te uredbe.

45 MUV št. 1/86, 16/87 in 19/87

46 MUV, št. 7/93 s spremembami in dopolnitvami in Uradni list RS, št. 72/04 s spremembami in dopolnitvami

47 MUV, št. 26/98 s spremembami in popravki in št. 1/14 – UPB s spremembami in popravki, nazadnje spremenjen v MUV, št. 1/18

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

49 PZI št. 67/1, Katastrski elaborat št. 11/3, Proinfra in Megalit, marec 2021

50 DRSV, Projektni pogoji, št. 35506-1956/2020-2, 9. 9. 2020

51 Zavod za gozdove Slovenije, Mnenje za gradnjo v gozdnem prostoru, šifra 3407-83/2021-2, 9. 4. 2021

52 Zavod za ribištvo Slovenije, Projektni pogoji, št. 4202-103/2020/2, 10. 9. 2020, in Mnenje k projektni dokumentaciji, št. 4202-103/2020-4, 15. 10. 2020

53 ZVKD, OE Maribor, št. 35107-0476/2020/6/MK, 2. 4. 2021

54 ZRSV, OE Maribor, strokovno mnenje v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja, št. 4-II-1231/2-O-20/AG, 15. 10. 2020

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

Vsi posegi v prostor so v skladu s 5. členom Zakona o vodah<sup>56</sup> načrtovani tako, da ne prihaja do poslabšanja stanja voda.

Območje, na katerem bo potekala gradnja, **ni opredeljeno** kot poplavno območje, vendar po podatkih DEM lahko reka na nekaterih mestih poplavlja. S predvideno izgradnjo DKP s spremljajočimi ureditvami se ne poslabšujeta poplavna varnost obravnavanega območja in pretočne razmere oz. je vpliv predvidenih ureditev na vodni režim nebistven. V vplivnem območju vzdolž celotne trase je omogočeno urejanje in vzdrževanje brežine in struge reke Drave.

Več o načrtovanih ukrepih za varovanje površinskih in podzemnih voda v poglavju 12 o varstvu okolja in skladnosti z načelom DNSH.

### ***Krajinski park in območja Natura 2000 – POV Drava***

---

Naložba v pododsek 5 DKP skozi občino Maribor bo potekala na območju Natura 2000 – posebnega varstvenega območja Drava (POV Drava, ID SI5000011), širšem območju naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in na lokalnem zavarovanem območju Krajinski park Mariborsko jezero (KP 4, ID št.: 658). Strokovno mnenje o posegu v naravo s priporočili je izdal Zavod RS za varstvo narave (ZRSVN)<sup>57</sup>.

ZRSVN ugotavlja, da bodo sedanje pešpoti ob Dravi in kolovozne gozdne poti Krajinskega parka Mariborsko jezero, kjer je promet z motoriziranimi vozili prepovedan<sup>58</sup>, z gradnjo utrjenih kolesarskih poti postale lahko dostopne za motorizirana vozila – ne glede na prepoved vožnje – kot se to že dogaja na nekaterih delih DKP. Promet z motoriziranimi vozili bi povzročal stalne motnje in hrup v delih habitata zavarovanih živalskih vrst, predvsem ptic in netopirjev. Brežine reke bi bilo treba zaradi umestitve utrjenih površin dodatno stabilizirati, kar je prav tako v nasprotju z varstvenim režimom za območje. Ugotovitve o motnjah in hrupu veljajo tudi za Posebno varstveno območje POV Drava (območje Natura)<sup>59</sup> in naravno vrednoto Mariborsko jezero.

Zato ZRSVN za obe območji ugotavlja, da bodo vplivi načrtovanih posegov nebistveni le v primeru upoštevanja omilitvenih ukrepov. Več o načrtovanih ukrepih za varovanje vodnih habitatov in gozdnih površin v **poglavju 12** o varstvu okolja in skladnosti z načelom DNSH.

Gradnja DKP **ne posega** na območja varovane kulturne dediščine.

---

<sup>56</sup> ZV-1, Uradni list RS; št. 67/02 z dopolnitvami in spremembami

<sup>57</sup> ZRSV, OE Maribor, strokovno mnenje v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja, št. 4-II-1231/2-O-20/AG, 15. 10. 2020

<sup>58</sup> Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor, MUV, št 17/92

<sup>59</sup> Uredba o osebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000), Uradni list RS, 49/04 s spremembami in dopolnitvami

## 10 TEHNIČNO TEHNOLOŠKA REŠITEV

### 10.1 Vrsta investicije

Načrtovana naložba je rekonstrukcija in novogradnja površine za kolesarje, tj. dvosmerne kolesarske poti v skladu s predpisi o načrtovanju kolesarskih poti (Pravilnik o kolesarskih površinah) v dolžini 2.240 m z oporno konstrukcijo, odvodnjo poti, namestitvijo cestne razsvetljave in prometne opreme. Objekt nima vplivov na okolje. Načrtovani objekti so po Uredbi o razvrščanju objektov CC-SI razvrščeni kot:

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

Projektna dokumentacija PZI za odsek 1 je pripravljena v skladu z Gradbenim zakonom<sup>60</sup>. Kolesarska pot spada med enostavne objekte, oporna konstrukcija pa med nezahtevne objekte, za katere **gradbeno dovoljenje ni potrebno**.

### 10.2 Tehnično tehnološka rešitev

Tehnično tehnološka rešitev je povzeta iz projektne dokumentacije 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 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje<sup>61</sup>, ki je bila pripravljena za gradnjo celotnega odseka 1, pododsekov 1–7, od Limbuša preko Drava centra do Adamičevega naselja. V tem poglavju so iz PZI povzeti deli, ki se nanašajo na gradnjo pododsekov 1–5.

Meje obdelave (gledano vzdolž toka reke od zahoda proti vzhodu): začetek pri km 10 + 486 na asfaltirani lokalni cesti javni cesti JP 745521, za naseljem Limbuš, zaključek pri km 12 + 750 na križišču Adamičeve z Obrežno ulico. Dolžina trase znaša 2.240 m. V začetku poteka po neutrjenih in neurejenih gozdnih poteh in pešpoteh, v pododseku 4 po gozdnih poteh mimo objektov DEM, deloma po stari železniški progi. Od DEM naprej po vzdrževani makadamski poti do Adamičevega naselja, kjer se zaključi na križišču Adamičeve in Obrežne ulice.

Predvideni posegi po pododsekih, kot so opredeljeni v PZI.

- **Pododsek 1** od km 10 + 486 do km 10 + 780: poteka po asfaltirani cesti širine 4,00 m. Gradbeni posegi tukaj niso predvideni. Nameščeni bosta nova razsvetljava in prometna oprema, skupaj s števcem kolesarjev;
- **pododsek 2** od km 10 + 780 do km 11 + 320: trasa zavije na desno, na obstoječo gozdno cesto GC 123122. Predvidena je rekonstrukcija ceste v kolesarsko površino, široko 3,50 m, ureditev odvodnje ter namestitve cestne razsvetljave in prometne opreme. Na tem odseku bo dovoljena vožnja tudi motornim vozilom za dostope lastnikov do zemljišč in za vzdrževanje. Pri zakoličbi se preveri možnost manjšega popravka poteka trase zaradi ohranitve večjih dreves in vegetacije in izogib posegu na posamezno parcelo. Predvidena je postavitve prometne signalizacije za prepoved prometa z motornimi vozili; ob morebitnem nespoštovanju prepovedi se zagotovijo fizične ovire;

<sup>60</sup> Gradbeni zakon – GZ, Uradni list RS, št. 61/17 s popravkom in Gradbeni zakon GZ-1, Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNSPP in 133/23

<sup>61</sup> Proinfra, Maribor, in Megalit, Poljčane, november 2022, št. projekta 67/1, 0/2 Vodilni načrt kolesarske poti, 67/1 KOP

- **pododsek 3** od km 11 + 320 do km 12 + 440: trasa poteka po obstoječi gozdni poti, široki približno 1,50–2,00 m. Predvidena je rekonstrukcija v kolesarsko površino širine 3,50 m, ureditev odvodnje ter namestitve prometne opreme. Cestna razsvetljava ni predvidena. Dovoljen bo tudi dostop do zemljišč. Enako kot pri pododseku 2 se tudi tu preveri možnost manjših sprememb poteka trase zaradi ohranitve vegetacije in izogib posegu na posamezno parcelo ter predvidijo ukrepi za prepoved prometa z motornimi vozili, lastnikom bo dovoljen dostop do zemljišč;
- **pododsek 4** od km 102+ 440 do km 12 + 725: na tem pododseku se trasa odcepi od gozdnega kolovoza in poteka po gozdu mimo objektov DEM. Predvidena je novogradnja kolesarske poti širine 2,50 m z ureditvijo odvodnje in namestitvijo prometne opreme. Cestna razsvetljava ni predvidena. Na tem pododseku je predvidena tudi gradnja opornega zidu dolžine 71,35 m in svetle višine največ 2,00 m. S prometno signalizacijo bo prepovedan promet z motornimi vozili, ob nespoštovanju prepovedi bodo nameščene fizične ovire;
- **pododsek 5** od km 12 + 725 do km 12 + 750: na tem pododseku se trasa priključi na križišče Obrežne ulice in Adamičeve ulice in v dolžini približno 25 m poteka po obstoječi cesti. Gradbena dela niso predvidena. Predvidena je le namestitev prometne opreme in cestne razsvetljave.

### **Dimenzije vozišča s horizontalnimi in vertikalnimi skloni**

Pri načrtovanju kolesarske poti je upoštevan Pravilnik o kolesarskih površinah<sup>62</sup>. Na vseh obravnavanih odsekih se gradi dvosmerna kolesarska pot. Največji načrtovan vzdolžni sklon kolesarske poti znaša 7,5 % na dolžini 79 m in je sprejemljiv za povprečnega kolesarja. Najmanjši prečni sklon je 2,5 %, najmanjši uporabljen polmer krožnega loka je 15 m, v križišču pa 5 m. Širine vozišča so načrtovane tako, da omogočajo čim manjše posege v vegetacijo (pododseka 3 in 4), upoštevajo grajene ovire (pododseka 4 in 5), in znašajo od 2,50 do 3,50 m. Kolesarska površina bo skupaj z ostalimi prvini profila znašala od 3,25 m v odseku 5 (poteka 24 m po obstoječi cesti) do 4,50 m.

Preglednica 6: **Predvidene prečni profili kolesarske poti po pododsekih, v metrih**

Prvine profila	Pododseki				
	1	2	3	4	5
Dvosmerna kolesarska pot (z dostopi*)	3,50	3,50	2,50	2,50	2,50
Asfaltna mulda	0,50	0,50	0,50	0,50	
Asfaltna berma					0,25
Berma	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
<b>Skupaj</b>	<b>4,50</b>	<b>4,50</b>	<b>3,50</b>	<b>3,50</b>	<b>3,25</b>

*Opomba: dostopi do zemljišč in objektov z motornimi vozili so prevedeni na pododsekih 1 in 2*

### **Voziščna konstrukcija**

Temeljna tla sestavljajo predvsem peski in prodi, ki so odporni proti učinkom zmrzovanja in odtajevanja. Pod voziščno konstrukcijo je predviden ločilni geotekstil.

62 Uradni list RS, 36/18

Predvidena je vgradnja najmanj 35-cm plasti zmrzljivo odpornega kamnitega materiala (posteljice) nosilnosti 60–80 MPa. Za nevezano nosilno plast je predvidena vgradnja kamnitega drobljenca D32, na makadamskem vozišču še dodatna zaščitna plast kamnitega drobljenca D8. Na to nosilno plast se nanese štirislojna protiprašna zaščita MAK3 (4 cm) iz zmesi kamnitih zrn z vezivom iz kationske 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 je pomembna omejitev temperatura podlage in zraka: protiprašno prevleko je treba izvajati pri temperaturi zraka, ki presega 20 °C, v času od maja do septembra, v daljšem obdobju stabilnega vremena. Po približno 10–14 dneh od nanosa protiprašne zaščite se vozišče pomete 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 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 odseka 1 posega v brežino reke, zato je treba na teh mestih višino premagovati z opornimi elementi, saj bi bili naravni nakloni brežin sicer prestrmi. Obliko opornih konstrukcij je izdelal arhitekt Atelje Dialog Vojko Pavčič, s. p.<sup>63</sup>

Na pododseku 4 je predvidena gradnja armiranobetonskega konzolnega zidu v dolžini 71,35 m in svetle višine do 2,0 m. Oporna konstrukcija poteka vzdolž kolesarske poti in je predvidena, ker z naravnimi nakloni ni možno urediti obstoječih brežin ukopa. Dostopi nad zidom so predvideni le za vzdrževalce, zato je predvidena jeklena varovalna ograja višine 1,0 m, ki omogoča vzdrževalcem navezavo z vrvjo.

### ***Komunalni vodi***

---

Po trasi načrtovanih pododsekov 1–5 odseka 1 DKP potekajo obstoječi komunalni vodi: vodovod, vodi meteorne in mešane kanalizacije, električni (nizko-, srednje- in visokonapetostni) vodi ter TK in CATV vodi. 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 prestavitev vodovoda ni predvidena.

**Elektro vodi:** na območju, kjer se gradnja kolesarske poti dotika obstoječih elektro vodov, se vodi zaščitijo, prestavitev ni predvidena.

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

**Odvodnjavanje** padavinske in zaledne vode s kolesarske poti je predvideno disperzno in kontrolirano. Padavinska voda se bo zbirala v muldah in požiralnikih ter se preko zveznih cevi odvajala v ponikalne jaške oz. iztekala neposredno v reko Dravo. Predvideni so vodotesni ponikovalni jaški z notranjim premerom 100 cm in zunanjim 120 cm po standardu SIST EN 1997. Na jaških bodo nameščeni litoželezni pokrovi nosilnosti 400 kN in 125 kN. Vgrajeni bodo požiralniki z duktilno rešetko 400 × 400 mm z nosilnostjo 400 kN. Požiralniki bodo vodotesni, tipski iz polietilena PE DN 500 mm, izdelani v skladu z standardom SIST EN 13598- 2:2009. Vgrajeni bodo peskolovi globine najmanj 50 cm. Kanalizacijski sistem za odvodnjo padavinskih odpadnih vod bo izdelan iz PVC cevi premera 200 in 250 mm ter trdnosti SN8.

### *Javna razsvetljava*

---

Cestna razsvetljava je načrtovana na vseh križanjih kolesarske poti z lokalnimi cestami, na pododsekih 1, 2 in 5. Predvidenih je skupaj 6 svetilk. Uporabljene bodo LED svetilke s svetlobnim tokom 1770 lm ter posebno optiko za osvetljevanje kolesarskih poti (P10). Gre za svetilke z ravnim steklom, ki omogoča zahtevano usmerjenost svetlobe in omejitev bleščanja. Svetilke bodo enostransko nameščene na ravnih kandelabrih višine 5 m. Vse (kandelabske) svetilke na križanjih bodo priključene na obstoječo cestno razsvetljava. Na pododseku 1 se predvidijo „absorbcijski“ kandelabri v skladu s standardom EN12767. Razsvetljava bo kot celota ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja<sup>64</sup>, standardu SIST EN 40 in Priporočilom SDR Cestna razsvetljava. Pri načrtovanju je bila upoštevana tudi Uredba o zelenem javnem naročanju<sup>65</sup>.

### *Prometno usmerjanje in števec kolesarjev*

---

**Horizontalna signalizacija:** za razmejitev pasov na dvosmerni kolesarski poti je predvidena vzdolžna prekinjena črta širine 10 cm in prekinjena široka prečna črta širine 30 cm. Na vozišču so predvidene še oznake za pas kolesarske poti, puščice za označevanje smeri vožnje in opozorilni trikotni znak za odstop prednosti.

**Vertikalna signalizacija:** kjer trasa poteka po obstoječih cestah, se obstoječi znaki ohranijo, drugod se postavijo novi prometni znaki v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah ter drugimi predpisi. Na varovanem območju narave bodo postavljene oznake za prepoved vožnje motoriziranih vozil, z dodatnimi oznakami za dovoljen dostop lastnikom zemljišč ter za vzdrževalce.

**Ukrep za umirjanje hitrosti na kolesarskih površinah:** so predvideni na mestih, kjer se kolesarska pot navezuje na obstoječe vozišče oz. na površine za motorna vozila. Ukrepi se izvedejo s fizičnimi ovirami, diagonalno postavljenimi na vozišče kolesarske površine.

**Prometno vodenje:** za označevanje kolesarske povezave je predvidena postavitve kažipotov za kolesarje, in sicer na območjih križišč in prečkanj, da se uporabniku jasno predstavi potek kolesarske povezave. Na kažipotih 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:

---

<sup>64</sup> Uradni list RS, št. 81/07 s spremembami in dopolnitvami

<sup>65</sup> Uradni list RS, št. 51/17 s spremembami in dopolnitvami

Slika 8: Oznaki 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, na nekaterih delih odseka 1 načrtovana kot skupni prostor za kolesarje in pešce. Na pododsekih 1-5 kolesarska pot ni načrtovana s površinami za pešačenje. Na celotni krožni poti ureditve obrežja Drave, ki je dolga več kot 11 km, je predvidenih več aktivacijskih območij.

## 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 kot dela državnega kolesarskega omrežja. Zajema izvedbo gradbenih, obrtnih in instalacijskih del, s katerimi se bodo uredili trdna in trajna voziščna struktura dvosmerne kolesarske poti predpisane širine ter oporni konstrukcijski element. Med storitvami zunanjih izvajalcev so predvideni 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 pododseke 1–5 odseka 1 DKP, od Limbuša mimo Drava centra do Adamičevega naselja so ocenjeni na podlagi projektne dokumentacije PZI Razširitev trase kolesarske poti ter ureditev dodatnih podpornih konstrukcij na državni kolesarski povezavi „D3 Dravska kolesarska pot“ v MO Maribor na odseku 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, ki sta jo novembra 2022 v okviru skupnega nastopa izdelali podjetji Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, inženirski biro, d. o. o., ter projektantskega predračuna<sup>66</sup>, ki sta ga izdelali aprila 2022. Dokumenta sta bila izdelana za celotni odsek 1, v tem DIIP pa so obravnavani le pododseki 1–5. Ocenjeni stroški se nanašajo samo na navedene pododseke.

Poleg stroškov gradbenih, obrtnih in instalacijskih del (GOI del), ki so zajeta v navedenem popisu del s projektantskim predračunom, naložba zajema tudi stroške zunanjih izvajalcev storitev, ki nastanejo in bodo plačani po datumu potrditve DIIP: stroške izdelave dokumentacije, in sicer samo investicijske dokumentacije (razen DIIP), stroške gradbenega nadzora in koordinatorja za varnost in zdravje pri delu (VZD) ter predpisane stroške informiranja in komuniciranja. Ti zajemajo stroške označitve gradbišča in stalne oznake zgrajenega objekta. Drugi stroški informiranja in komuniciranja niso predvideni, saj bo obveščanje javnosti potekalo predvsem preko spletne strani MO Maribor maribor.si in tiskovnih konferenc investitorja. Stroški zunanjih izvajalcev so ocenjeni na podlagi izkušenj s primerljivimi projekti.

Projektna dokumentacija je pripravljena, zato dodatnih stroškov ni. V skladu z napotki iz povabila DRR<sup>67</sup> so vključeni tudi nujni nepredvideni stroški v ocenjeni višini 5 % od GOI del ter z njimi povezanega gradbenega nadzora in koordinatorja VZD.

Vrednost naložbe je iz cen aprila 2022 (projektantski predračun) preračunana v cene junij 2025 na podlagi uradno objavljene inflacije<sup>68</sup>, ki od maja 2022 do junija 2025 znaša 16,3 %. Specifikacija naložbenih stroškov v stalnih cenah je prikazana v preglednici na naslednji strani.

Vrednost naložbe po stalnih cenah (junij 2025) znaša 1.215.517,07 brez DDV, z DDV pa 1.482.930,74 EUR.

<sup>66</sup> Predračunski elaborat, JV Proinfra inženirski biro, d. o. o., in Megalit, d. o. o., Maribor, april 2022, št. projekta 67/2 PRE

<sup>67</sup> Druga sprememba prve dopolnitve povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij, MKRR, 28. avgusta 2024, točka 5.6.5, Upravičeni in neupravičeni stroški, tretja alineja

<sup>68</sup> Inflacija in revalorizacija, <https://www.stat.si/inflacija>

Preglednica 7: **Specifikacija naložbe po posegih in pododsekih, v EUR, stalne cene**

Ozn.	Odseki in delo po skupinah del	Brez DDV	DDV	z DDV
<b>PODODSEK 1</b>				
1.1	Prometna oprema, števec kolesarjev	5.938,75	1.306,52	7.245,27
1.2	Cestna razsvetljava	7.180,36	1.579,67	8.760,03
<b>1</b>	<b>Skupaj pododsek 1</b>	<b>13.119,11</b>	<b>2.886,19</b>	<b>16.005,30</b>
<b>PODODSEK 2</b>				
2.1	Kolesarska pot	174.835,20	38.463,74	213.298,94
2.2	Meteorna odvodnja KP	74.753,42	16.445,75	91.199,17
2.3	Prometna oprema	651,61	143,35	794,96
2.4	Cestna razsvetljava	6.310,29	1.388,26	7.698,55
<b>2</b>	<b>Skupaj pododsek 2</b>	<b>256.550,52</b>	<b>56.441,10</b>	<b>312.991,62</b>
<b>PODODSEK 3</b>				
3.1	Kolesarska pot	322.218,47	70.888,06	393.106,53
3.2	Meteorna odvodnja KP	133.649,04	29.402,78	163.051,82
3.3	Prometna oprema	7.985,25	1.756,75	9.742,00
<b>3</b>	<b>Skupaj pododsek 3</b>	<b>463.852,76</b>	<b>102.047,59</b>	<b>565.900,35</b>
<b>PODODSEK 4</b>				
4.1	Kolesarska pot	121.974,07	26.834,29	148.808,36
4.2	Meteorna odvodnja KP	48.660,04	10.705,20	59.365,24
4.3	Prometna oprema	2.924,14	643,31	3.567,45
4.4	Oporna konstrukcija OK1 z odvodnjo	249.012,02	54.782,64	303.794,66
<b>4</b>	<b>Skupaj pododsek 4:</b>	<b>422.570,27</b>	<b>92.965,44</b>	<b>515.535,71</b>
<b>PODODSEK 5</b>				
5.1	Prometna oprema	425,74	93,66	519,40
5.2	Cestna razsvetljava	6.729,87	1.480,57	8.210,44
<b>5</b>	<b>Skupaj pododsek 5</b>	<b>7.155,61</b>	<b>1.574,23</b>	<b>8.729,84</b>
<b>ZAPORA V ČASU GRADNJE</b>				
<b>6</b>	<b>Skupaj zapora (vsi pododseki)</b>	<b>7.492,86</b>	<b>1.648,42</b>	<b>9.141,28</b>
<b>7</b>	<b>SKUPAJ GOI DELA</b>	<b>1.170.741,13</b>	<b>257.562,97</b>	<b>1.428.304,10</b>
<b>ZUNANJI IZVAJALCI IN OSTALI STROŠKI</b>				
8.1	Dokumentacija: IP	1.800,00	396,00	2.196,00
8.2	Strokovni nadzor, koordinator VZD	40.975,94	9.014,70	49.990,64
<b>8</b>	<b>Skupaj zunanji izvajalci</b>	<b>42.775,94</b>	<b>9.410,70</b>	<b>52.186,64</b>
<b>Informiranje in komuniciranje</b>				
<b>9</b>	<b>Skupaj informiranje in komuniciranje</b>	<b>2.000,00</b>	<b>440,00</b>	<b>2.440,00</b>
<b>10</b>	<b>SKUPAJ ZUNANJI IZVAJALCI IDR. STROŠKI</b>	<b>44.775,94</b>	<b>9.850,70</b>	<b>54.626,64</b>
<b>11</b>	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>1.215.517,07</b>	<b>267.413,67</b>	<b>1.482.930,74</b>

Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 DKP se bo predvidoma začela konec leta 2026. Skladno z napotki iz povabila DRR je naložba prikazana skupno z „vnaprej dogovorjenimi prilagoditvami cen zaradi spremembe stroškov“ tudi v tekočih cenah 2026 in 2027. Za preračun je uporabljena napovedana stopnja inflacije za leto 2026 iz publikacije Pomladanske napoved gospodarskih gibanj (UMAR, februar 2025), 2,2 %, ki je po priporočilu upoštevana tudi za leto 2027.

Vrednosti naložbe v vseh nadaljnjih preglednicah so prikazane po skupinah del za vse vključene pododseke skupaj. V naslednjih preglednicah so prikazani stroški naložbe po skupinah del v stalnih in tekočih cenah.

Preglednica 8: **Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, stalne cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Brez DDV	DDV	Skupaj z DDV
1	Kolesarska pot	619.027,74	136.186,09	755.213,83
2	Meteorna odvodnja KP	257.062,50	56.553,73	313.616,23
3	Prometna oprema, števec kolesarjev	17.925,49	3.943,59	21.869,08
4	Cestna razsvetljava	20.220,52	4.448,50	24.669,02
5	Oporna konstrukcija z odvodnjo	249.012,02	54.782,64	303.794,66
6	Zapora v času gradnje	7.492,86	1.648,42	9.141,28
<b>7</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>1.170.741,13</b>	<b>257.562,97</b>	<b>1.428.304,10</b>
8	Dokumentacija IP	1.800,00	396,00	2.196,00
9	Strokovni nadzor, koordinator VZD	40.975,94	9.014,70	49.990,64
10	Informiranje in komuniciranje	2.000,00	440,00	2.440,00
<b>11</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>44.775,94</b>	<b>9.850,70</b>	<b>54.626,64</b>
<b>12</b>	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>1.215.517,07</b>	<b>267.413,67</b>	<b>1.482.930,74</b>

Preglednica 9: **Ocenjena vrednost naložbe, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Brez DDV	DDV	Skupaj z DDV
1	Kolesarska pot	646.564,57	142.244,20	788.808,77
2	Meteorna odvodnja KP	268.497,67	59.069,48	327.567,15
3	Prometna oprema, števec kolesarjev	18.722,89	4.119,03	22.841,92
4	Cestna razsvetljava	21.120,01	4.646,40	25.766,41
5	Oporna konstrukcija z odvodnjo	260.089,07	57.219,59	317.308,66
6	Zapora v času gradnje	7.826,17	1.721,75	9.547,92
<b>7</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>1.222.820,38</b>	<b>269.020,45</b>	<b>1.491.840,83</b>
8	Dokumentacija IP	1.800,00	396,00	2.196,00
9	Strokovni nadzor, koordinator VZD	42.798,72	9.415,71	52.214,43
10	Informiranje in komuniciranje	2.066,48	454,62	2.521,10
<b>11</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>46.665,20</b>	<b>10.266,33</b>	<b>56.931,53</b>
<b>12</b>	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>1.269.485,58</b>	<b>279.286,82</b>	<b>1.548.772,40</b>

Ocenjena vrednost naložbe v tekočih cenah znaša brez DDV 1.269.485,58 EUR, z DDV pa **1.548.772,40 EUR**.

### 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 2021–2027<sup>69</sup>.

<sup>69</sup> 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 DDV v celoti vključen med upravičene stroške. Tako so **upravičeni stroški vsi stroški naložbe skupaj z DDV**, ki so po stalnih in tekočih cenah prikazani v naslednji preglednici:

Preglednica 10: **Upravičeni stroški naložbe, v EUR, stalne in tekoče cene**

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	Stalne cene z DDV	Tekoče cene z DDV
1	Kolesarska pot	755.213,83	788.808,77
2	Meteorna odvodnja KP	313.616,23	327.567,15
3	Prometna oprema, števec kolesarjev	21.869,08	22.841,92
4	Cestna razsvetljava	24.669,02	25.766,41
5	Oporna konstrukcija z odvodnjo	303.794,66	317.308,66
6	Zapora v času gradnje	9.141,28	9.547,92
<b>7</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>1.428.304,10</b>	<b>1.491.840,83</b>
8	Dokumentacija IP	2.196,00	2.196,00
9	Strokovni nadzor, koordinator VZD	49.990,64	52.214,43
10	Informiranje in komuniciranje	2.440,00	2.521,10
<b>11</b>	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>54.626,64</b>	<b>56.931,53</b>
<b>12</b>	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA</b>	<b>1.482.930,74</b>	<b>1.548.772,40</b>

## 11.4 Okvirna časovnica za izvedbo naložbe

### *Izhodišča za določitev časovnice*

Za naložbo v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi Maribor je pripravljena dokumentacija PZI s popisom del in projektantskim predračunom. Premoženskokopravne zadeve so v glavnem urejene: večina zemljišč, na katerih bo potekala gradnja, je javno dobro v lasti MO Maribor. MO Maribor vodi postopek pridobivanja služnosti od lastnikov zasebnih zemljišč, kjer bo potekal del meteorne kanalizacije in cestne razsvetljave. Nakup zemljišč ni predviden. Ker gre za enostaven oziroma nezahteven gradbeno inženirski objekt, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Pred začetkom gradnje bo treba 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. Projekt je bil v DRR predložen naknadno (maja 2025) in je že okvirno evidentiran v seznamu projektov za financiranje, vendar pa DRR za Podravje še ni potrjen. Združeni projekt gradnje DKP skozi Maribor, „DKP D3 1. etapa Limbuš–Drava center–Adam. naselje (pododsek 1–7), 2. etapa (pododsek 5), Splavarska–Studenška brv“ je 7. maja 2025 že prejel soglasje ministrstva.

MO Maribor bo do konca leta 2025 predložila vlogo za NPO, pred predložitvijo vloge za NPO bo treba pripraviti investicijski program. Pogodba o NPO bo predvidoma sklenjena v prvih mesecih leta 2026.

### **Okvirna časovnica za pripravo in izvedbo naložbe**

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

Preglednica 11: **Okvirna časovnica za izvedbo naložbe v DKP – pododsek 5**

Ozn.	Dejavnost	Začetek mm/IIII	Konec mm/IIII
1	Projektna dokumentacija PZI	09/2019	04/2022
2	Pridobitev soglasja DRSI	07/2024	05/2025
3	Vloga v DRR - 1. faza	05/2025	05/2025
4	Uvrstitev projekta v seznam DRR	05/2025	08/2025
5	Predložitev DIIP	07/2025	07/2025
6	Priprava in potrditev IP	08/2025	09/2025
7	Predložitev vloge za NPO	10/2025	11/2025
8	Predvidena sklenitev pogodbe NPO	01/2026	03/2026
9	Priprava in izvedba JR za izvedbo naložbe	01/2026	05/2026
10	Sklenitev pogodbe o izvedbi z izvajalci	06/2026	09/2026
11	Gradnja DKP D3 odseka 1 (pododseki 1-5)	10/2026	08/2027
12	Gradbeni nadzor in koordinacija VZD	10/2026	09/2027
13	Informiranje in komuniciranje	03/2026	stalno
14	Pregled objekta, administrativni zaključek	08/2027	09/2027

Priprava in izvedba postopka za izbiro izvajalcev se bo začela takoj po sklenitvi pogodbe o NPO in bo potekala v prvem polletju 2026. Sklenitev pogodbe z izbranim izvajalcem je predvidena septembra 2026. Začetek gradnje je vezan na višino razpoložljivih kohezijskih sredstev po letih in je predviden v zadnjem četrtletju 2026. Gradnja pododsekov 1–5 odseka 1 bo predvidoma končana avgusta 2027, administrativni zaključek projekta je predviden septembra 2027. Gradbeni nadzor in delo koordinatorja za VZD bosta potekala ves čas gradnje. V okviru informiranja javnosti bo na začetku ustrezno označeno gradbišče, na koncu gradnje pa bo postavljena stalna predpisana tabla. Informiranje in komuniciranje prek spletne strani investitorja bo potekalo celotno obdobje od sklenitve pogodbe o NPO do konca gradnje in še naprej.

## 11.5 Specifikacija (upravičenih) naložbenih stroškov po letih

V skladu z okvirno časovnico iz prejšnje točke se bo naložba izvajala v letih 2025–2027. V letu 2025 bo investitor pripravljala naložbo in pridobil soglasja zasebnih lastnikov, nastali bodo le stroški priprave investicijske dokumentacije. V letu 2026 bo po sklenitvi pogodbe o NPO potekala izbira izvajalca. Gradnja se bo začela jeseni, zato bodo v letu 2026 nastali le stroški označitve gradbišča, vsi ostali stroški pa bodo nastali v letu 2027, saj bo naložba predvidoma končana konec avgusta 2027, administrativni zaključek projekta s pripravo končnega poročila in izdajo končnega zahtevka za sofinanciranje pa je predviden konec septembra 2027. Dinamika nastajanja naložbenih stroškov v stalnih in tekočih cenah je prikazana v naslednjih preglednicah.

Preglednica 12: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, stalne cene

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	2025	2026	2027	Skupaj
1	Kolesarska pot			619.027,74	619.027,74
2	Meteorna odvodnja KP			257.062,50	257.062,50
3	Prometna oprema, števec kolesarjev			17.925,49	17.925,49
4	Cestna razsvetljava			20.220,52	20.220,52
5	Oporna konstrukcija			249.012,02	249.012,02
6	Zapora v času gradnje			7.492,86	7.492,86
<b>7</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.170.741,13</b>	<b>1.170.741,13</b>
8	Dokumentacija IP	1.800,00			1.800,00
9	Strokovni nadzor, koordinator VZD			40.975,94	40.975,94
10	Informiranje in komuniciranje		1.000,00	1.000,00	2.000,00
11	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>1.800,00</b>	<b>1.000,00</b>	<b>41.975,94</b>	<b>44.775,94</b>
<b>12</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA brez DDV</b>	<b>1.800,00</b>	<b>1.000,00</b>	<b>1.212.717,07</b>	<b>1.215.517,07</b>
13	DDV	396,00	220,00	266.797,76	267.413,76
<b>14</b>	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA z DDV</b>	<b>2.196,00</b>	<b>1.220,00</b>	<b>1.479.514,83</b>	<b>1.482.930,83</b>

Preglednica 13: Dinamika (upravičenih) stroškov naložbe, v EUR, tekoče cene

Ozn.	Dejavnosti po skupinah del	2025	2026	2027	Skupaj
1	Kolesarska pot			646.564,57	646.564,57
2	Meteorna odvodnja KP			268.497,67	268.497,67
3	Prometna oprema, števec kolesarjev			18.722,89	18.722,89
4	Cestna razsvetljava			21.120,01	21.120,01
5	Oporna konstrukcija			260.089,07	260.089,07
6	Zapora v času gradnje			7.826,17	7.826,17
<b>7</b>	<b>Skupaj GOI dela</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.222.820,38</b>	<b>1.222.820,38</b>
8	Dokumentacija IP	1.800,00			1.800,00
9	Strokovni nadzor, koordinator VZD			42.798,72	42.798,72
10	Informiranje in komuniciranje		1.022,00	1.044,48	2.066,48
11	<b>Skupaj drugi stroški</b>	<b>1.800,00</b>	<b>1.022,00</b>	<b>43.843,20</b>	<b>46.665,20</b>
<b>12</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA brez DDV</b>	<b>1.800,00</b>	<b>1.022,00</b>	<b>1.266.663,58</b>	<b>1.269.485,58</b>
13	DDV	396,00	224,84	278.665,98	279.286,82
<b>14</b>	<b>SKUPAJ CELOTNA NALOŽBA z DDV</b>	<b>2.196,00</b>	<b>1.246,84</b>	<b>1.545.329,56</b>	<b>1.548.772,40</b>

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 **dinamiko upravičenih stroškov**. V letu 2025 bodo nastali upravičeni stroški (tekoče cene) v višini 2.196,00 EUR, v letu 2026 v višini 1.246,84 EUR, v letu 2027 pa večina stroškov, tj. **1.545.329,56 EUR**.

## 11.6 Predvideni viri in dinamika financiranja

V naslednjih preglednicah so prikazani viri in dinamika financiranja naložbe. Upravičeni stroški Dravske kolesarske poti kot dela državnega kolesarskega omrežja se v Vzhodni kohezijski regiji financirajo (do) 100 %, od tega iz Kohezijskega sklada 85 %, državnega proračuna pa 15 %.

Preglednica 14: **Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, stalne cene**

Ozn.	Postavka	Leto	2025	2026	2027	Skupaj
1	Vrednost projekta z nepovratnim DDV		2.196,00	1.220,00	1.479.514,83	1.482.930,83
2	Vrednost brez DDV		1.800,00	1.000,00	1.212.717,07	1.215.517,07
3	Upravičeni stroški (US)		2.196,00	1.220,00	1.479.514,83	1.482.930,83
<b>4</b>	<b>Sofinanciranje DRR – 100 % US</b>		<b>2.196,00</b>	<b>1.220,00</b>	<b>1.479.514,83</b>	<b>1.482.930,83</b>
4.1	– EU (85 %)		1.866,60	1.037,00	1.257.587,60	1.260.491,20
4.2	– proračun RS (15 %)		329,40	183,00	221.927,22	222.439,62
5	Sofinanciranje US MOM		0,00	0,00	0,00	0,00
6	Neupravičeni stroški (NUS)		0,00	0,00	0,00	0,00
<b>7</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA US in NUS</b>		<b>2.196,00</b>	<b>1.220,00</b>	<b>1.479.514,83</b>	<b>1.482.930,83</b>

Preglednica 15: **Viri in dinamika financiranja naložbe, v EUR, tekoče cene**

Ozn.	Postavka	Leto	2025	2026	2027	Skupaj
1	Vrednost projekta z nepovratnim DDV		2.196,00	1.246,84	1.545.329,56	1.548.772,40
2	Vrednost brez DDV		1.800,00	1.022,00	1.266.663,58	1.269.485,58
3	Upravičeni stroški (US)		2.196,00	1.246,84	1.545.329,56	1.548.772,40
<b>4</b>	<b>Sofinanciranje DRR – 100 % US</b>		<b>2.196,00</b>	<b>1.246,84</b>	<b>1.545.329,56</b>	<b>1.548.772,40</b>
4.1	– EU (85 %)		1.866,60	1.059,81	1.313.530,13	1.316.456,54
4.2	– proračun RS (15 %)		329,40	187,03	231.799,43	232.315,86
5	Sofinanciranje US MOM		0,00	0,00	0,00	0,00
6	Neupravičeni stroški (NUS)		0,00	0,00	0,00	0,00
<b>7</b>	<b>SKUPAJ NALOŽBA US in NUS</b>		<b>2.196,00</b>	<b>1.246,84</b>	<b>1.545.329,56</b>	<b>1.548.772,40</b>

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 pododsekov 1–5 DKP odseka 1 **upravičeni vsi stroški** (vključno s celotnim DDV, ki ga MO Maribor ne more odbiti), MO Maribor kot investitor **nima finančnih obveznosti**. Iz Kohezijskega sklada se financira skupaj **1.316.456,54 EUR** (85 % upravičenih stroškov), iz proračuna RS pa 15 % upravičenih stroškov v višini **232.315,86 EUR**.

Soglasje ministrstva k naložbi (združenemu projektu) je bilo izdano 7. maja 2025.

## 12 VARSTVO OKOLJA IN OCENA SKLADNOSTI Z NAČELOM DNSH

V tem poglavju navajamo oceno vpliva načrtovane naložbe na okolje v času gradnje in obratovanja ter oceno skladnosti z načelom DNSH v celotnem življenjskem ciklu naložbe, tj. v času 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 za odsek 1 ter usmeritvami organa upravljanja v zvezi z načelom DNSH.

### 12.1 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 vodah<sup>70</sup> (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 vseh petih pododsekov omogočeno urejanje in vzdrževanje brežine in rečne struge Drave.

Območje naložbe je v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja<sup>71</sup> (v nadaljnjem besedilu: vodovarstvena uredba) uvrščeno delno v širše, delno v ožje vodovarstveno območje zajetij pitne vode, VVO III in VVO II. 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 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 pododsekov 1–5 odseka 1 DKP 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 zgrajeni pododseki 1–5 odseka 1 DKP skozi občino Maribor bodo v celoti skladni z načelom, da ne vpliva bistveno (DNSH).

### 12.2 Varstvo okolja med gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP

V času **gradnje** lahko pride do kratkotrajnih in (predvidoma) nebitvenih 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 RS za varstvo narave in Zavoda za ribištvo Slovenije.

<sup>70</sup> ZV-1, Uradni list RS, št. 67/02 s spremembami, zadnjič spremenjen z odl. US, Uradni list RS, št. 52/24  
<sup>71</sup> Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15

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 DNSH, 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 nebitveni in omejeni samo na čas gradnje.

### 12.3 Skladnost naložbe z načelom DNSH

Projekti, uvrščeni v DRR, morajo ustrezati načelom, da se ne škoduje bistveno (Do No Significant Harm – DNSH) v skladu z 9. členom Uredbe (EU) 2021/1060<sup>72</sup>, ob upoštevanju Smernic organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno<sup>73</sup>, in kjer je relevantno, Tehničnih meril za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno<sup>74</sup> in Omilitvenih ukrepov ter priporočil iz predhodne ocene Programa EKP 2021–2027<sup>75</sup>. (CVPO za PEKP).

Pri presoji, ali predlagani projekti ustrezajo načelu DNSH, se ugotavlja ali projekt/naložba v celotni življenjski dobi, od izgradnje do konca uporabe, **bistveno škoduje** okoljskim ciljem, ki so opredeljeni v Smernicah o DNSH<sup>76</sup>:

1. **blažitvi podnebnih sprememb** bi škodovala naložbe, ki bi privedle do znatnih emisij toplogrednih plinov;
2. **prilagajanju podnebnim spremembam** bi škodovala 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 škodovala naložbe, ki bi škodovala 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 škodovala 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;
5. **preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja** bi škodovala naložbe, ki bi privedle do znatnega povečanja emisij onesnaževal v zrak, vodo ali tla v primerjavi s stanjem pred začetkom izvajanja naložbe;
6. **varstvu in obnovi biotske raznovrstnosti in ekosistemov** bi škodovala naložbe, ki bi bistveno škodovala dobremu stanju in odpornosti ekosistemov ali stanju ohranjenosti habitatov in vrst (vključno s tistimi, ki so v interesu EU).

---

<sup>72</sup> Uredba (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in sveta z dne 21. junija 2024, UL L 231, 30.06.2021

<sup>73</sup> 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 DNSH)

<sup>74</sup> prav tam

<sup>75</sup> 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

<sup>76</sup> Povzeto po Smernice DNSH

Skladnost načrtovane naložbe z načelom DNSH je ocenjena na podlagi projektne dokumentacije PZI<sup>77</sup> s poenostavljeno oceno za ukrep Državno kolesarsko omrežje<sup>78</sup> iz Smernic DNSH, 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, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja<sup>79</sup> (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-1<sup>80</sup>). 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 DNSH 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 DNSH s prepisom ocen skladnosti z DNSH za program EPK ter utemeljitvami in dodatnimi pojasnili v zvezi z vplivi v času gradnje.

---

*77 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 Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje, PZI, Proinfra, Maribor, in Megalit, Poljčane, november 2022*

*78 Smernice DNSH; Priloga 2 Primeri uporabe poenostavljenega pristopa k oceni skladnosti ukrepa z DNSH, Primer 2*

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

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

Preglednica 16: Kontrolni seznam za oceno DNSH v času gradnje in obratovanja

<b>Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?</b>	<b>Škoduje bistveno DA ali NE</b>	<b>Utemeljitev, kjer je relevantno – samo za vplive v času gradnje</b>
Blažitev podnebnih sprememb	<b>NE</b>	Ukrep v skladu z Uredbo (EU) 2021/241 100-odstotno prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb.
Prilagajanje podnebnim spremembam	<b>NE</b>	<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"> <li>- v času obratovanja naložbe ne bo nikakršnih tveganj za podnebje</li> <li>- pri naložbi se ne pričakujejo nevarnosti, povezane s podnebjem, iz preglednice 2 v Prilogi TM (poplavna varnost, obalna erozija).</li> </ul>
Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	<b>NE</b>	<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 (za celotno traso DKP skozi Maribor) 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 pododsekov 1–5 odseka 1 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"> <li>- načrtovana naložba ne posega v vodno telo</li> <li>- načrtovani so odmiki od zgornjega roba brežine</li> <li>- vsi odpadki (ki jih ni mogoče ponovno uporabiti) se zbirajo ločeno in odstranijo na ustrezno deponijo</li> <li>- voda za gradnjo se ne zajema iz reke; onesnažena in nefiltrirana odpadna voda z gradbišča se ne odvaža v reko</li> <li>- omogočen bo dostop za vzdrževanje struge.</li> </ul>

<b>Ali je za okoljske cilje v nadaljevanju potrebna vsebinska ocena skladnosti ukrepa z načelom, da se ne škoduje bistveno?</b>	<b>Škoduje bistveno DA ali NE</b>	<b>Utemeljitev, kjer je relevantno – samo za vplive v času gradnje</b>
Krožno gospodarstvo, vključno s preprečevanjem odpadkov in recikliranjem	<b>NE</b>	<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"> <li>- primerni gradbeni odpadki (peščeni prod, ki se odstrani, je mestoma primeren za ponovno uporabo) se bodo ponovno uporabili (OU 1)</li> <li>- pri gradnji bo poskrbljeno za minimaliziranje generiranja odpadkov (OU 2).</li> </ul>
Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja zraka, vode ali tal	<b>NE</b>	<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"> <li>- emisij v zrak ne bo</li> <li>- padavinska voda in zaledna voda, ki se bo zbirala na utrjenih površinah (ne bo onesnažena z onesnaževali), se bo stekala v Dravo (OU 4)</li> <li>- odvajanje padavinske vode v reko je urejeno v skladu z zahtevami (vodotesni jaški in cevi, peskolovi)</li> <li>- odvodnjavanje za utrjenim delom – oporno konstrukcijo (voda ne bo onesnažena) bo potekalo po kanaletah do obstoječega sistema odvodnje padavinskih voda in nato v reko (OU 4)</li> <li>- svetlobnega onesnaženja ne bo. Ob DKP je predvidena namestitev nove okolju prijazne razsvetljave z LED svetilkami, ki bo v celoti ustrezala standardu SIST EN 13201, Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja<sup>81</sup> in SIST EN 40. Predvideno je tudi upoštevanje zelenih javnih naročil (OU 19).</li> </ul> <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	<b>NE</b>	<p>Navedena infrastruktura v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2139 ne škoduje bistveno okoljskemu cilju ob upoštevanju 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 naravne vrednote Mariborsko jezero (ID št.: 6459) in lokalnega zavarovanega območja Krajinski park Mariborsko jezero (ID št.: 658).</p>

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>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>ZRSVN je v strokovnem mnenju št. 4-II-1231/2-O-20/AG z dne 15. 10. 2020 opozoril na možnost negativnega vpliva nedovoljene rabe kolesarske poti za promet z motornimi vozili v času obratovanja ter priporočil omilitvene ukrepe, s katerimi se doseže vpliv C – ne vpliva bistveno na populacijo ptic in netopirjev:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dosledna prepoved uporabe hrupnih motornih vozil</li> <li>- ob neupoštevanju prepovedi onemogočiti dostop s fizičnimi ovirami.</li> </ul> <p>Ukrepi so bili/bodo upoštevani pri projektiranju in gradnji.</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 10. 9. 2020 izdal projektne pogoje št. 4202-103/2020/2, ki so v celoti upoštevani pri projektiranju.</p> <p>Pri gradnji bodo upoštevane omejitve in pogoji iz Zakona o sladkovodnem ribištvu<sup>82</sup>, ki so vključeni v projektne pogoje Zavoda za ribištvo Slovenije (OU 4):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ohranjata se zgradba in delovanje vodnega in obvodnega sistema</li> <li>- ukrepi ne smejo potekati na drstiščih in v času drstenja rib</li> <li>- v omočeni del struge in vodotok se ne posega</li> <li>- med gradnjo se voda ne zajema iz Drave</li> <li>- odlaganje vsakršnih odpadkov v vodo in na priobalno območje je prepovedano</li> <li>- predvideni so ukrepi za preprečevanje padanja gradbenega materiala (malta, okruški ipd.) v vodo</li> </ul>

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 DNSH ob upoštevanju predhodne ocene skladnosti programa z DNSH, Primer 2, Naziv ukrepa: Državno kolesarsko omrežje, str. 74–78, s priloga 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.**

## 13 ORGANIZACIJA ZA IZVEDBO PROJEKTA IN KADRI

### 13.1 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 pododsekov 1–5 odseka 1 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 pododsekov 1–5 odseka 1 DKP za vzdrževanje novega objekta gospodarske javne infrastrukture ne načrtuje novih zaposlitev.

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

### 13.2 Organizacija za izvedbo načrtovane naložbe

MO Maribor bo za izvedbo naložbe v skladu z zakonodajo o javnem naročanju<sup>83</sup> in internimi akti izbrala zunanje izvajalce za izvedbo GOI del, strokovni nadzor in koordinatorja ZVD. Postopek za izbiro izvajalca GOI del bo začela takoj po sklenitvi pogodbe o NPO, predvidoma v prvi polovici leta 2026.

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 pogodbe o sofinanciranju naložbe, ki bo v primeru uspešne vloge za neposredno podporo operaciji (NPO) v drugi fazi izbire projektov v okviru mehanizma DRR sklenjena z Ministrstvom za infrastrukturo, pristojnim za državno kolesarsko omrežje.

---

<sup>83</sup> ZJN-3, Uradni list RS, št. 91/15 s spremembami in dopolnitvami, nazadnje spremenjen v 88/23 – ZOPNN-F

## 14 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 odsek 1 DKP med Limbušem in Adamičevim naseljem, in sicer dela PZI, ki se nanaša na pododseke 1–5 tega odseka.

### *Strokovne podlage*

---

- Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije IZP, DGD in PZI za 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. 41001-504/2018-24, Mestna občina Maribor, Urad za komunalo, 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 1: Potovalna kolesarska pot Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje“, PZI, Proinfra, Maribor, in Megaliti, Poljčane, št. projekta 67/1, marec 2021, dopolnitev po recenziji november 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
- Druga sprememba prve dopolnitve Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij (čistopis), Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, Ljubljana, 28. avgusta 2024

### *Strateški dokumenti, politike, smernice in navodila*

---

- Celostna prometna strategija mesta Maribor, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Maribor, 2015, v okviru projekta TRAMOB, sofinanciranega iz ESRR
- Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Evropska komisija, december 2014
- 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
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, 2017

- Kolesarska strategija mesta Maribor 2013–2030, Mariborska kolesarska mreža, Maribor, 2013, v okviru projekta City Network, Interreg Slovenija–Avstrija 2007–2013
- 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, avgust 2024
- 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, avgust 2024
- 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
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, Verzija 1.2, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, december 2024
- Resolucija o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (REDPS50), Uradni list RS, št. 119/21 in 44/22 – ZVO-2
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, Uradni list RS, št. 124/2023
- Regionalni razvojni program Podravja 2021–2027, RRA Podravje, junij 2022
- Slovenska strategija pametne specializacije – S5, MKRR, 2022, obravnavana na Vladi Republike Slovenije, marca 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 DNSH s prilogama 1 in 2)
- Strategija Pametno mesto Maribor 2030, Regionalna razvojna agencija za Podravje, 2022
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ljubljana 2023
- Strategija razvoja Maribor do leta 2030, Mestna občina Maribor, marec 2012
- Strategija razvoja Slovenije 2030, Vlada Republike Slovenije, december 2017
- 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
- Trajnostna urbana strategija Maribor 2023–2035, Regionalna razvojna agencija za Podravje, december 2023

### ***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

- 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
- 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 dobrave in Dravskega polja, Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15
- Uredba o zelenem javnem naročanju, Uradni list RS, št. 51/17, 64/19, 121/21 in 132/23
- 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 spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-10
- 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

## *Prostorski dokumenti*

---

- Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986-2000, MUV št. 1/86, 16/87 in 19/87
- Odlok o družbenem planu Mesta Maribor za obdobje 1986-1990 in Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor, MUV, št. 7/93 s spremembami in dopolnitvami in Uradni list RS, št. 72/04 s spremembami in dopolnitvami
- 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

## *Statistični in drugi podatki*

---

- Letno poročilo družbe Nigrad d. o. o. za leto 2023, Ajpes JOLP, dostop maj 2025
- 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, februar 2025

## 15 SMISELNOST IN MOŽNOST NADALJNJE PRIPRAVE DOKUMENTACIJE

### 15.1 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: 2,240 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 okvirno uvrščena na seznam projektov, vendar DRR za Podravje še ni podpisan;
- analiza stroškov in koristi bo izdelana v investicijskem programu. Izkušvena ocena stroškov in koristi kaže, da so koristi naložbe večje od načrtovanih stroškov. Finančna vrzel je enaka stroškom naložbe, saj naložba ne bo ustvarjala prihodkov, kar pomeni, da je naložba upravičena do sofinanciranja iz sredstev EKP. Naložba zagotavlja tudi širše družbene koristi, saj je njena ekonomska stopnja donosnosti večja od 5-odstotne ekonomske diskontne stopnje, koristi projekta pa presegajo stroške.

V skladu z navedenim je načrtovana naložba v gradnjo pododsekov 1–5 odseka 1 DKP skozi občino Maribor utemeljena in upravičena do sofinanciranja iz mehanizma DRR. Zato je smiselno nadaljevati pripravo investicijske dokumentacije.

### 15.2 Nadaljnja priprava investicijske dokumentacije

Smiselnost in možnosti nadaljnje priprave investicijske dokumentacije opredeljujemo z vidika uredbe o metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije (UEM) 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 (v prvi fazi potrjevanja vlog najmanj DIIP);
- naložba je bila v DRR predložena naknadno, kot združeni projekt, ki je zajemal gradnjo pododseka 5 na odseku 2 DKP (Splavarska–Studenška brv) in pododsekov 1–5 na odseku 1 DKP (Limbuš–Drava center–Adamičevo naselje), obravnavanih v tem DIIP. Združeni projekt je že prejel soglasje Ministrstva za infrastrukturo. Na podlagi dogovora z RRA za Podravje se združeni projekt razdeli na dva samostojna projekta, da zaradi postopkov pridobivanja soglasij k posegom na pododsekih 1–5 odseka 1 ni treba odložiti začetka izvajanja naložbe v pododsek 5 odseka 2. Ta DIIP se priloži k obrazcu 2 za predložitev v DRR;
- če bo naložba uvrščena v seznam projektov v DRR, se pripravi investicijski program, ki se priloži k vlogi za NPO v drugi fazi potrjevanja projektov v DRR.