



MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA

**URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN
PROSTOR**

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: 3712-518/2023-16

Datum: 10.09.2025

GMS - 664 / I

MESTNI SVET

MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: POPRAVEK GRADIVA GMS – 664 PREDLAGANEGA ZA OBRAVNAVO NA 27.
REDNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE MARIBOR**

**DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJETKA - DIIP
IZVEDBA MEŠANE POTI ZA PEŠČE IN KOLESARJE OB LC 243911 MED
SPODNJIMI HOČAMI IN RAZVANJEM**

Spoštovani,

Prilagam vam **popravljen dokument DIIP** za Izvedbo mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem, kjer so popravki naslednji:

- Dopolnitev imena župana Aleksander Saša Arsenovič, župan Mestne občine Maribor (str.1, 7, 11, 12)
- Poglavje 8 – analiza zaposlenih – napisati z varianto 0 – nič zaposlenih in z varianto 1 –nič zaposlenih – dopolnjeno in popravljeno

Predlagani sklep iz gradiva GMS – 664 ostane nespremenjen

PREDLOG SKLEPA:

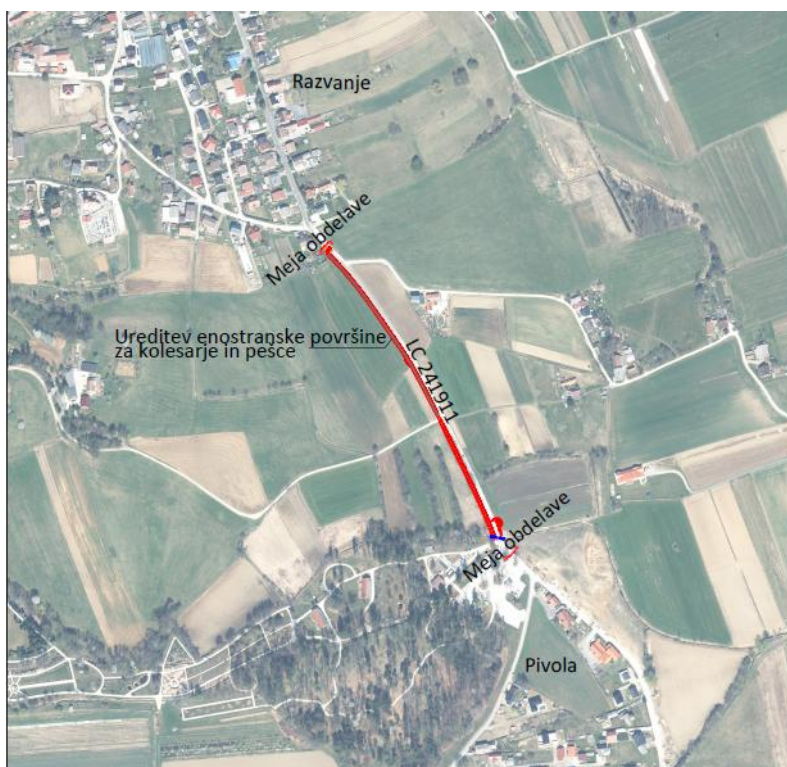
1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme dokument identifikacije investicijskega projekta – DIIP, za projekt Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter pooblasti župana MOM za podpis DIIP in sklepa o potrditvi DIIP. Mestni svet nalaga pripravljavcem DIIP, da za prijavo na razpis MOPE po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin DIIP
2. Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi uvrstitev novega NRP po številki predloga 0085-2025 v sprejet proračun in pooblasti župana Mestne občine Maribor za podpis sklepa o odprtju NRP ter o prerazporeditvi sredstev v višini 8.751,98 EUR iz NRP OB070-07-0035 na novi NRP.

Pripravil/a:
Suzana Fras



IZVEDBA MEŠANE POTI ZA PEŠCE IN KOLESARJE OB LC 243911 MED SPODNJIMI HOČAMI IN RAZVANJEM – ZA SPODBUJANJE TRAJNE MOBILNOSTI

Investitor:	Konzorcij Mestne občine Maribor in Občine Hoče-Slivnica
Datum:	Avgust 2025
Faza:	DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP) (minimalna vsebina v skladu z 11.členom 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)
Odgovorna oseba:	Aleksander Saša Arsenovič, župan Mestne občine Maribor



Kazalo vsebine

1	Navedba investitorja izdelovalca investicijske dokumentacije in upravljavca ter strokovnih delavcev in služb odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske dokumentacije ter projektne, tehnične in druge dokumentacije z žigi in podpisi odgovornih oseb ter navedba partnerja .	7
1.1	Opredelitev investitorja - prijavitelja	7
1.2	Opredelitev investitorja – konzorcijski partner	8
1.3	Strokovna služba odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne in druge dokumentacije	9
1.4	Odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije	10
1.5	Datum izdelave DIIP	11
1.6	Opis investitorja – prijavitelja	11
1.7	Opis investitorja – konzorcijskega partnerja.....	13
2	Uvodna pojasnila in povzetek DIIP	16
3	Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero.....	18
3.1	Analiza obstoječega stanja	18
3.1.1	V Sloveniji.....	18
3.1.2	V Mestni občini Maribor	19
3.1.3	V Občini Hoče-Slivnica	20
3.1.4	Lokalni cesti LC 243911	21
3.2	Opis problema in opredelitev potreb	25
3.2.1	Opis problema	25
3.2.2	Opredelitev potreb	26
4	Opredelitev razvojnih možnosti jim ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami	28
4.1	Razvojne možnosti	28
4.2	Namen in cilji investicije	28

4.2.1	Cilji investicije	28
4.2.2	Namen investicije	30
4.3	Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami.....	30
4.3.1	Občinska raven	30
4.3.2	Regionalna raven	31
4.3.3	Nacionalna raven	31
4.3.4	Evropska raven.....	31
4.3.5	Povzetek skladnosti z razpisom (JR EKP UTM 2025).....	32
5	Predstavitev variant	33
5.1	»Varianta 0« – brez investicije oz. izvedbe projekta.....	33
5.2	»Varianta 1« – izvedba investicije	34
5.3	Izbor variante in obrazložitev razlogov.....	35
5.3.1	Metodologija vrednotenja	35
5.3.2	Rezultati točkovanja in analiza.....	36
5.3.3	Opis izbrane variante.....	36
6	Tehnična zasnova projekta.....	38
6.1	Opis trase in umeščenost v prostor	39
6.2	Tehnične značilnosti in konstrukcija površine	39
6.3	Rekonstrukcija prepusta.....	40
6.4	Javna razsvetljava	40
6.5	Dostopi in križanja	40
6.6	Uskladitev lastniških razmerij in prostorskih pogojev.....	41
6.7	Skladnost z razpisnimi pogoji JR EKP UTM 2025.....	41

6.7.1	Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«.....	41
7	Opredelitev vrste investicije ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah prikazano posebej za upravičene in preostale stroške ter navedba osnov za oceno vrednosti	43
7.1	Upravičeni stroški	44
7.2	Vrednost investicije po stalnih in tekočih cenah z dinamiko nastajanja stroškov.....	49
7.2.1	Stalne cene.....	49
7.2.2	Tekoče cene	50
7.3	Delež in viri financiranja	53
8	Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo	54
8.1	Strokovne podlage za pripravo DIIP.....	54
8.2	Opis lokacije investicije.....	55
8.3	Terminski plan izvedbe projekta.....	56
9	Vpliv investicije na okolje	57
9.1	Uvod in pravni okvir	57
9.2	Ocena skladnosti z načelom DNSH	57
9.3	Ocena krepitve podnebne odpornosti	58
9.4	Vpliv investicije na okolje med gradnjo in obratovanjem	60
9.5	Povzetek vplivov na okolje.....	62
10	Analiza zaposlenih.....	64
10.1	Varianta brez investicije	64
10.2	Varianta z investicijo.....	64
11	Analiza izvedljivosti	66
12	Ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljnje priprave investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije s časovnim načrtom	67

Kazalo slik

Slika 1: Lokacija Mestne občine Maribor v Sloveniji.....	12
Slika 2: Območje Mestne občine Maribor (VIR: HTTPS://GIS.IOBCINA.SI/).....	13
Slika 3: Lokacija Občine Hoče-Slivnica v Sloveniji.....	14
Slika 4: Območje občine Hoče-Slivnica (Vir: https://gis.iobcina.si/).....	15
Slika 5: Območje začetka mešane površine in navezava na obstoječ pločnik v naselju Razvanje	21
Slika 6: Območje izven naselja na Razvanjski cesti.....	22
Slika 7: Območje zaključka mešane površine pri priključku za »Botanični vrt«.....	23
Slika 8: PLDP Mestne občine Maribor	25

Kazalo tabel

Tabela 1: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah MOM	43
Tabela 2: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah OHS.....	43
Tabela 3: Opredelitev celotne investicije po tekočih cenah MOM	44
Tabela 4: Opredelitev celotne investicije po tekočih cenah OHS.....	44
Tabela 5: Skupni stroški konzorcija	44
Tabela 6: Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah za MOM.....	47
Tabela 7: Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah za OHS.....	47
Tabela 8: Celotni stroški investicije ločeni na upravičene in neupravičene stroške	48
Tabela 9: Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za MOM	49
Tabela 10: Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za OHS.....	49
Tabela 11: Dinamika nastajanja stroškov za celoten konzorcij	50
Tabela 12: Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za MOM.....	50

Tabela 13: Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za OHS	51
Tabela 14: Dinamika nastajanja stroškov za celoten konzorcij po tekočih cenah	51
Tabela 15: Viri financiranja v tekočih cenah	53
Tabela 16: Viri financiranja skladno s konzorcijskimi partnerji	53
Tabela 17: Omilitveni ukrepi	62

- 1 Navedba investitorja izdelovalca investicijske dokumentacije in upravljavca ter strokovnih delavcev in služb odgovornih za pripravo in nadzor nad pripravo ustrezne investicijske dokumentacije ter projektne, tehnične in druge dokumentacije z žigi in podpisi odgovornih oseb ter navedba partnerja

1.1 Opredelitev investitorja - prijavitelja

Naziv	MESTNA OBČINA MARIBOR
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Aleksander Saša Arsenovič, župan
Telefon	02/22 01 000
E-mail	mestna.obcina@maribor.si
Davčna številka	SI12709590
Transakcijski račun	IBAN SI56 0136 0010 0009 425
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	

1.2 Opredelitev investitorja – konzorcijski partner

Naziv	OBČINA HOČE - SLIVNICA
Naslov	Pohorska cesta 15, 2311 Hoče
Odgovorna oseba	Dr. Marko Soršak, župan Občine Hoče-Slivnica
Telefon	02 616 56 20
Telefax	02 616 53 30
E-mail	obcina@hoce-slivnica.si
Davčna številka	SI24685844
Transakcijski račun	IBAN SI56 0136 0010 0009 425
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	

1.3 Strokovna služba odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne in druge dokumentacije

Naziv	MESTNA OBČINA MARIBOR
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Suzana Fras
E-mail	suzana.fras@maribor.si
Telefon	02-2201-417
Podpis odgovorne osebe	
Žig investitorja	

1.4 Odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije

Naziv	Melior, Martina Anderlič s.p.
Naslov	Ulica heroja Vojka 10, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Martina Anderlič
Telefon	040 77 88 01
E-mail	Martina.anderlic@gmail.com
Izdelovalka DIIP	Martina Anderlič
Podpis izdelovalke DIIP	
Odgovorna oseba za DIIP	Martina Anderlič
Podpis odgovorne osebe	
Žig investitorja	Poslujemo brez žiga

1.5 Datum izdelave DIIP

Datum izdelave DIIP-a: avgust 2025

Pri pripravi dokumenta DIIP so bili upoštevani naslednji predpisi:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16);
- Zakon o javnih finanah (ZJF) (Uradni list RS, št. 11/11 – UPB4, z vsemi spremembami);
- Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3) (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10 in spremembe);
- Gradbeni zakon (GZ-1) (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 in spremembe);
- Zakon o javnem naročanju (ZJN-3) (Uradni list RS, št. 91/15 in spremembe);
- Zakon o dostopu do informacij javnega značaja (ZDIJZ) (Uradni list RS, št. 24/03 in spremembe), v delu, ki se nanaša na transparentnost postopkov;
- Zakon o varstvu okolja (ZVO-2) (Uradni list RS, št. 44/22 in spremembe), v delu, ki se nanaša na vplive investicij v prostor.

1.6 Opis investitorja – prijavitelja



Investitor	MESTNA OBČINA MARIBOR
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor
Telefon	+386 (0) 2 220 10 00
E-mail	info@maribor.si
Spletna stran	https://www.maribor.si
Odgovorna oseba	Aleksander Saša Arsenovič, župan Mestne občine Maribor
Vodja projekta	Suzana Fras

Mestna občina Maribor je druga največja občina v Sloveniji in središče severovzhodne regije. Leži ob reki Dravi, na stičišču Pohorja, Dravskega polja in Slovenskih goric, ter meji na občine Hoče–Slivnica, Miklavž na Dravskem polju, Starše, Kungota, Pesnica, Ruše in Selnica ob Dravi. Občinsko središče je mesto Maribor, ki je hkrati regionalno, gospodarsko, kulturno in univerzitetno središče območja.



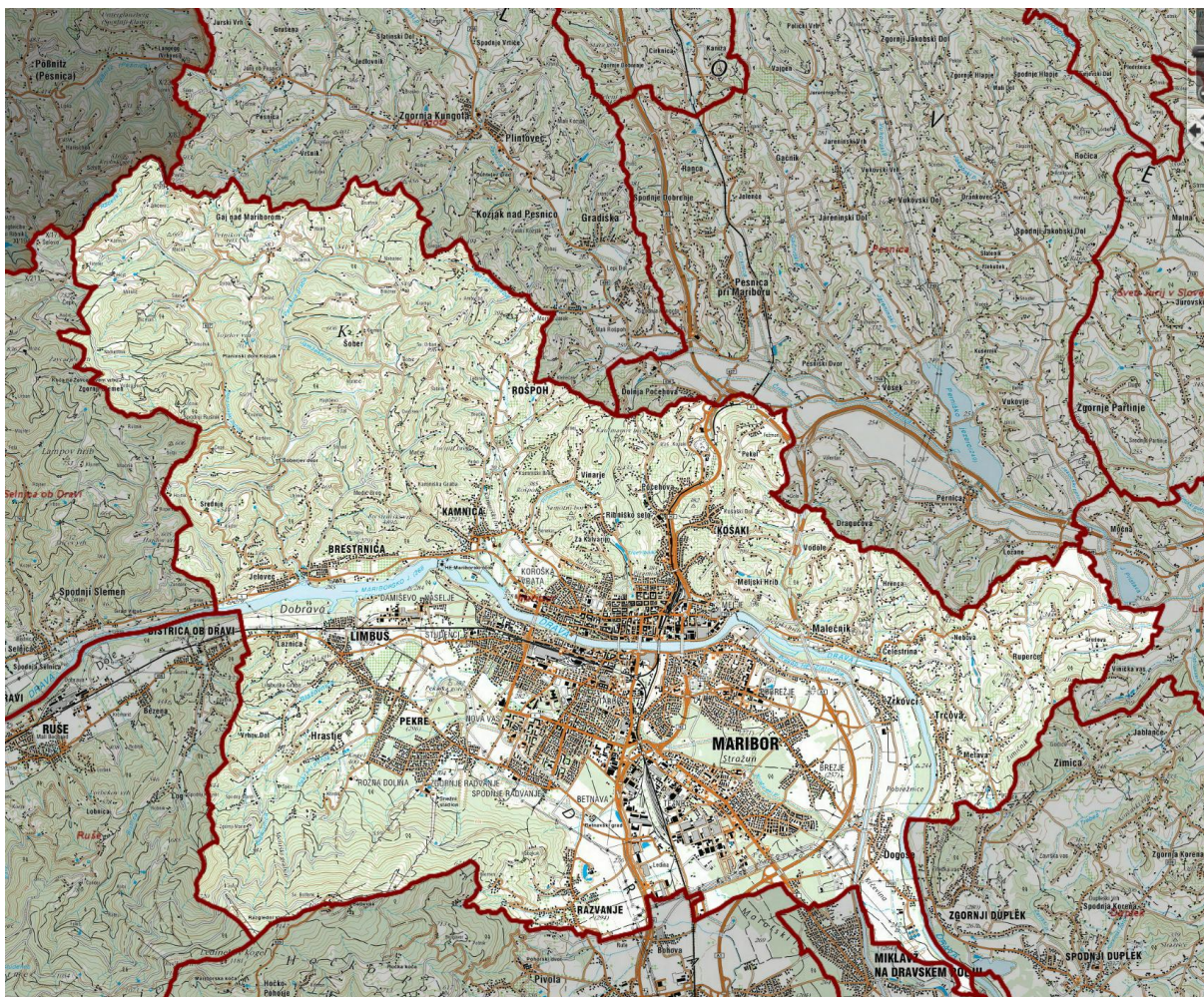
Slika 1: Lokacija Mestne občine Maribor v Sloveniji

Mestna občina Maribor ima razvejano prometno omrežje – skozi mesto poteka avtocestni križ, ki povezuje smeri proti Avstriji, Ljubljani in Murski Soboti, ter železniška proga, ki omogoča povezave v notranjost države in tujino. Na območju občine so pomembna cestna vozlišča, javni potniški promet (mestne avtobusne linije in železniške postaje), ter kolesarsko omrežje, ki se postopoma nadgrajuje v skladu s Celostno prometno strategijo.

Skupna površina občine meri približno 148 km². Po podatkih Statističnega urada RS je več kot polovica površin pozidanih ali infrastrukturno urejenih, preostalo predstavljajo kmetijska zemljišča, gozdovi in rekreacijske površine. Mesto Maribor je od glavnega mesta Ljubljane oddaljeno približno 130 kilometrov, od meje z Avstrijo 15 kilometrov, s Hrvaško 50 kilometrov in z Madžarsko 110 kilometrov.

Geografsko območje občine se razteza od rečnih teras Drave do pobočij Pohorja in gričevnatih predelov Slovenskih goric. Zaradi ugodne prometne lege in funkcije regionalnega središča se občina nenehno razvija na področju gospodarstva, turizma, kulture in izobraževanja.

Na čelu občine je župan Aleksander Saša Arsenovič, občinsko upravo pa vodi direktor občinske uprave Lidija Krebl, ki koordinira delo občinskih služb in investicijskih projektov.



Slika 2: Območje Mestne občine Maribor (VIR: [HTTPS://GIS.IOBCINA.SI/](https://gis.iobcina.si/)).

1.7 Opis investitorja – konzorcijskega partnerja

Investitor projekta je Občina Hoče – Slivnica, ki jo predstavljamo v nadaljevanju.

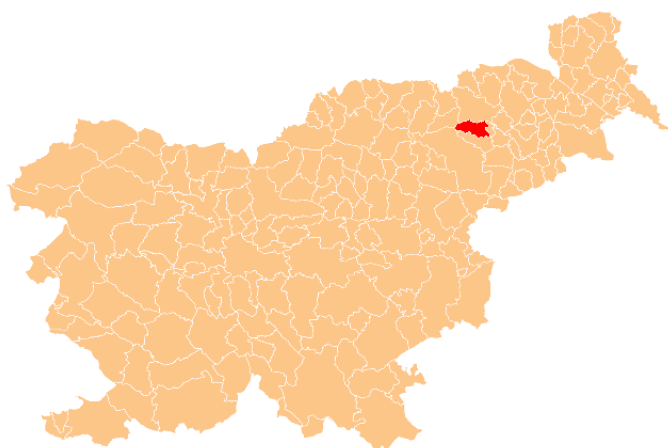


Investitor	OBČINA HOČE-SLIVNICA
Naslov	Pohorska cesta 15, SI-2311 Hoče
Telefon	+386 (0) 2 616 53 20
E-mail	obcina@hoce-slivnica.si
Spletna stran	https://www.hoce-slivnica.si/
Odgovorna oseba	Dr. Marko Soršak, župan Občine Hoče-Slivnica

Vodja projekta

Metka Meglič, direktorica OU

Občina Hoče-Slivnica leži v severovzhodni Sloveniji, med Pohorjem in Dravskim poljem, ob drugem največjem slovenskem mestu – Mariboru. Meji na eno mestno občino in na pet nemestnih občin – na Mestno občino Maribor in na občine Slovenska Bistrica, Ruše, Rače – Fram, Starše in Miklavž na Dravskem polju. Razprostira se med Pohorjem in Dravskim poljem. Občinsko središče so Spodnje Hoče, ob njem pa je v občini še 12 večjih naselij.



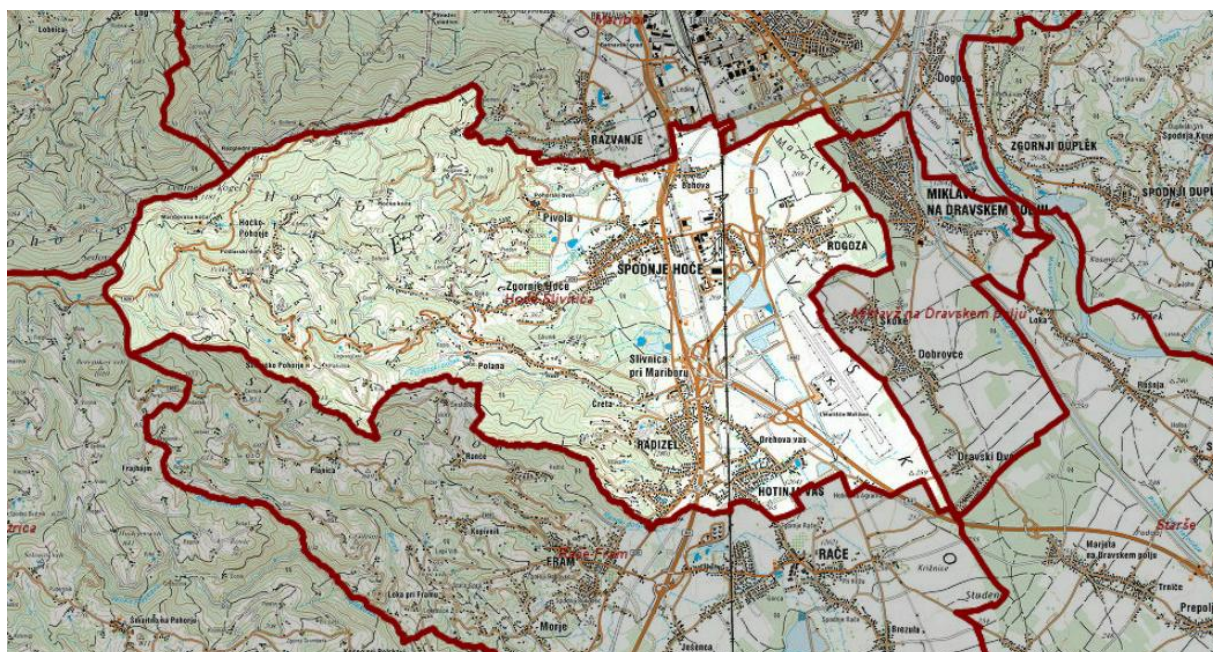
Slika 3: Lokacija Občine Hoče-Slivnica v Sloveniji

Občina se lahko pohvali s številnimi prometnimi povezavami – ima mednarodno letališče v Slivnici, dve železniški postaji – v Sp. Hočah in Orehovi vasi, 6 kilometrov železniške proge ter 15 kilometrov avtoceste, 29 kilometrov regionalnih cest in 155 kilometrov občinskih cest.

Okoli 53 odstotkov občinskih površin je obdelovalne zemlje, gozdov je 39 odstotkov, 8 odstotkov predstavljajo druge površine. Občinsko središče Spodnje Hoče je od glavnega mesta Ljubljane oddaljeno 130 kilometrov, od meje s sosednjo Avstrijo 20 kilometrov, s Hrvaško 45 in od meje z Madžarsko 100 kilometrov. Geografsko območje občine predstavlja prehod med subalpskim in subpanonskim delom severne Slovenije. V zadnjih petih desetletjih je ravnina Dravskega polja doživela intenzivno suburbanizacijo.

Občina, ki meri 53,7 km², se po velikosti uvršča na 126. mesto med slovenskimi občinami. Središče občine so Spodnje Hoče, poleg tega pa jo sestavlja še 12 večjih naselij.

Na čelu občine je župan dr. Marko Soršak, občinsko upravo pa vodi direktorica Metka Meglič.



Slika 4: Območje občine Hoče-Slivnica (Vir: <https://gis.iobcina.si/>).

2 Uvodna pojasnila in povzetek DIIP

Investicija »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je skladna z lokalnimi, regionalnimi, nacionalnimi in evropskimi strateškimi dokumenti na področju trajnostne mobilnosti, prometne varnosti, varstva okolja in podnebnih ciljev. Projekt neposredno podpira cilje JR EKP UTM 2025 in izpolnjuje pogoje obeh ukrepov: infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave in infrastruktura za pešce.

Investitorja sta Mestna občina Maribor kot vodilni partner in prijavitelj ter Občina Hoče–Slivnica kot konzorcijski partner, kar zagotavlja medobčinsko sodelovanje in finančno delitev bremen.

V okviru DIIP sta bili analizirani dve varianti:

- **»Varianta 0 – brez investicije«:** pomeni ohranjanje obstoječega stanja, ki je za pešce in kolesarje nevarno, saj vključuje vozišče brez površin za nemotorizirane udeležence, ozke bankine, pomanjkljivo razsvetlavo in hidravlično neustrezen prepust. Ta varianta ne prispeva k trajnostni mobilnosti, ohranja prometno ogroženost ter pomeni izgubo priložnosti za pridobitev evropskih sredstev.
- **»Varianta 1 – izvedba investicije«:** vključuje gradnjo 435 m dolge in 2,5 m široke enostranske mešane površine, rekonstrukcijo prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka (Q100 + 0,50 m), ureditev odvodnjavanja, stabilizacijo brežin in javne razsvetljave. Analiza je pokazala, da ta varianta zagotavlja bistveno višjo prometno varnost, zmanjšuje emisije TGP, izboljšuje povezljivost, krepi poplavno varnost ter omogoča dostop do javnega prometa in turistično-izobraževalnih točk (Botanični vrt, Pohorje).

Primerjalna analiza je pokazala, da Varianta 1 dosega bistveno boljše rezultate (+7 točk) v primerjavi z Varianto 0 (–4 točke). Ključne prednosti so: večja prometna varnost, zveznost kolesarskega in peš omrežja, zmanjšanje emisij CO₂ in hrupa, izboljšana poplavna varnost ter skladnost s strateškimi dokumenti.

Predvidena je enostranska, dvosmerna mešana površina ob LC 243911 v dolžini 435 m in širini 2,5 m, kar zagotavlja zveznost omrežja med Pivolo in Razvanjem ter varno souporabo za pešce in kolesarje. Izbira mešane površine je utemeljena s prostorskimi in lastniškimi omejitvami (neodtujljivost oziroma nesoglasje lastnikov na drugi strani cestišča), zaradi česar ločene površine niso izvedljive.

Tehnične rešitve so usklajene z zahtevami varnosti in podnebne odpornosti: rekonstrukcija prepusta (dimenzioniranje na Q100 + 0,50 m) za obvladovanje poplavnih tveganj, energetsko učinkovita javna razsvetljava z ULOR = 0°, ter merljivi kazalniki (dolžina, širina, odprava kritične točke). Te rešitve so podprte s hidrološko-hidravličnim elaboratom (maj 2023) in tehničnim poročilom.

Okoljska skladnost je zagotovljena preko DNSH in krepitev podnebne odpornosti (pregled in podrobna analiza po Smernicah OU), pri čemer so ključna podnebna tveganja (poplave, nalivi) naslovljena z načrtovanimi ukrepi. Ustreznost in zaključki so povzeti tudi v Obrazcu 7 (Izjava o krepitev podnebne odpornosti).

Postopkovno-pravni vidik: investicija poteka v koridorju obstoječe ceste; na podlagi IZN gre za ureditev, za katero gradbeno dovoljenje ni potrebno. Pred začetkom del sta predvideni pridobitev služnosti/urejenih lastniških razmerij in izvedba prometno-gradbiščnih ureditev.

Finančna konstrukcija: skupna vrednost operacije znaša 650.302,28 EUR; viri so razmejeni na državna sredstva (343.713,51 EUR) in občinske vire (306.588,77 EUR), kar je skladno s strukturo sofinanciranja in razpisnimi pravili.

Na podlagi DIIP, tehničnega poročila in podpornih elaboratov je investicija v celoti skladna z razpisnimi, tehničnimi, okoljskimi in postopkovnimi zahtevami. Ključni pogoji za začetek gradnje so urejena zemljiško pravna razmerja, izvedba predpisanih omilitvenih ukrepov ter organizacija gradbišča v skladu z varnostnimi in okoljskimi standardi. Glede na skupno vrednost investicije (650.302,28 EUR) je za nadaljevanje postopka potrebno pripraviti še Investicijski program (IP) skladno z Uredbo o enotni metodologiji ter razpisno dokumentacijo za prijavo na JR EKP UTM 2025.

3 Analiza stanja z opisom razlogov za investicijsko namero

3.1 Analiza obstoječega stanja

3.1.1 V Sloveniji

V Sloveniji se v zadnjem desetletju sistematično razvija infrastruktura za trajnostno mobilnost, zlasti kolesarske povezave in pešpoti, skladno z nacionalnimi strateškimi dokumenti, kot so Celostne prometne strategije (CPS), Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike in Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa.

Mešane površine za pešce in kolesarje so v slovenski praksi prepoznane kot kompromisna rešitev, ki omogoča skupno rabo prometnega prostora v okoljih, kjer prostorske, lastniške ali naravovarstvene omejitve onemogočajo izvedbo ločenih površin. Uporabljajo se predvsem:

- na odsekih z omejenimi širinami obstoječih cest,
- v območjih kulturne dediščine ali varovanih naravnih območjih, kjer širitev cestnega telesa ni dovoljena,
- kot povezovalni odseki med daljšimi trasami, kjer bi gradnja ločenih površin zahtevala nesorazmerno velike investicijske posege.

V skladu s Pravilnikom o kolesarskih površinah in smernicami za načrtovanje pešpoti ter kolesarskih poti je mešana površina v Sloveniji dopustna kot izjema, pri čemer mora:

- zagotavljati minimalno širino 2,5 m,
- biti projektirana za enakomerno in varno souporabo obeh skupin uporabnikov,
- imeti zagotovljene ustrezne varnostne odmike od prometnega pasu za motorna vozila,
- biti ustrezno prometno označena (prometni znak 2315 – skupna pot za pešce in kolesarje),
- izpolnjevati pogoje obeh ukrepov, če je financirana iz javnih sredstev (npr. JR EKP UTM 2025: »Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave« in »Infrastruktura za pešce«).

Primeri izvedenih mešanih površin v Sloveniji kažejo, da so te rešitve uspešne predvsem na lokalnih in zbirnih cestah z manjšim prometnim obremenitvam in tam, kjer projekt vključuje dodatne varnostne elemente, kot so:

- fizična ločitev od vozišča z robniki, zelenicami ali varnostnimi ograjami,
- zmanjšanje hitrosti motornega prometa (omejitve, prometni umirjevalci),
- enotna in kakovostna prometna signalizacija,
- ustrezna javna razsvetljava skladna z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja.

V praksi se mešane površine pogosto uporabljajo kot del večjih kolesarskih povezav, pri čemer predstavljajo krajše odseke, ki zapolnijo prostorske ali infrastrukturne vrzeli. Tak pristop omogoča ohranjanje zveznosti kolesarskega omrežja ob omejenem posegu v prostor in obvladovanju stroškov investicije.

V okviru projektov sooblikovanih z evropskimi kohezijskimi sredstvi (npr. JR EKP UTM 2025) se pričakuje, da bodo mešane poti ustrezno utemeljene v investicijski dokumentaciji kot edina smiselna prostorska in prometna rešitev na določenem odseku ter tehnično izvedene v skladu z veljavnimi standardi in najboljšimi praksami.

3.1.2 V Mestni občini Maribor

Mestna občina Maribor kot drugo največje mesto v Sloveniji in osrednje urbano središče severovzhodne regije v zadnjih letih intenzivno razvija infrastrukturo za trajnostno mobilnost, zlasti kolesarsko omrežje in pešpoti, v skladu z Občinsko celostno prometno strategijo (CPS) in razvojnimi programi občine.

Maribor leži na strateški prometni lokaciji ob reki Dravi, na križišču avtocestnih in železniških povezav, kar povzroča visoko prometno obremenitev tako mestnega kot primestnega cestnega omrežja. Občina ima razvejano mrežo kolesarskih poti, vendar so te v določenih območjih nepovezane ali potekajo po prometno obremenjenih cestah, kjer ni zagotovljene ločene infrastrukture za ranljive skupine udeležencev v prometu.

Na južnem robu občine, v naselju Razvanje, trenutno ni vzpostavljene varne in neprekinjene povezave z občino Hoče–Slivnica. Obstoječa prometna ureditev ob lokalni cesti LC 243911 vključuje:

- vozišče brez ločenih površin za pešce in kolesarje,
- ozke bankine, ponekod v slabem stanju,
- pomanjkanje ustreznih prometnih elementov za umirjanje hitrosti,
- pomanjkljivo javno razsvetljava skladno z veljavnimi predpisi.

Mešane površine za pešce in kolesarje v Mestni občini Maribor so v preteklosti izvedene predvsem kot povezovalni odseki ob lokalnih cestah ali v območjih, kjer prostorske omejitve ne omogočajo ločene gradnje. Kljub temu na odseku Razvanje–Pivola mešana površina še ni urejena, čeprav gre za pomemben prometni koridor, ki povezuje mestno območje z naselji v občini Hoče–Slivnica ter s turistično-rekreacijskimi točkami na območju Pohorja.

Predvidena ureditev mešane površine na tem odseku bo:

- povezala mestno kolesarsko in peš omrežje z omrežjem v sosednji občini,
- omogočila varen dostop do javnega potniškega prometa,

- izboljšala povezavo do rekreacijskih in turističnih območij,
- prispevala k zveznosti omrežja trajnostne mobilnosti na južnem delu mesta.

Izvedba bo skladna z občinsko CPS, nacionalnimi strateškimi dokumenti in pogoji JR EKP UTM 2025 ter bo predstavljala pomemben korak k celovitemu razvoju kolesarske in peš infrastrukture v občini.

3.1.3 V Občini Hoče-Slivnica

Občina Hoče–Slivnica v zadnjih letih sistematično razvija infrastrukturo za trajnostno mobilnost, zlasti kolesarske povezave in pešpoti, v skladu z Občinsko celostno prometno strategijo (CPS) in Razvojnim programom občine.

Občinsko območje leži med Pohorjem in Dravskim poljem ter se neposredno navezuje na mestno območje Maribora. Zaradi lege ob pomembnih prometnicah, mednarodnem letališču in gospodarskih središčih je prometna obremenitev lokalnih cest velika, hkrati pa območje privablja številne dnevne migrante, rekreativne kolesarje in turiste.

V občini je del kolesarskega in peš omrežja že urejen, predvsem ob regionalnih cestah in na posameznih urbanih odsekih. Kljub temu obstajajo pomembne vrzeli v zveznosti omrežja, kjer varna in tehnično ustrezna infrastruktura še ni zagotovljena.

Ena izmed teh vrzeli je odsek med naseljem Pivola in mejo z naseljem Razvanje v MOM, kjer:

- ni urejene ločene ali mešane površine za pešce in kolesarje,
- bankina neposredno meji na vozišče ali zasebna zemljišča,
- dostop do objektov ob cesti ni urejen skladno z načeli varne mobilnosti,
- obstoječi prepust čez levi pritok Pivolskega potoka ne izpolnjuje hidravličnih standardov (Q100 + 0,50 m varnostne višine).

Obstoječa občinska prometna infrastruktura vključuje več kot 155 km občinskih cest, vendar so mešane površine za pešce in kolesarje izvedene le na omejenih odsekih, največkrat v okviru rekonstrukcij cest ali kot del novih stanovanjskih sosesk. Uporaba mešanih površin v občini je pretežno omejena na prostorsko zahtevne odseke, kjer širitev vozišča ni mogoča brez večjih posegov v zasebna zemljišča ali naravno okolje.

Na območju Pivola–Razvanje je prostorska omejitev obstoječega cestnega telesa, vključno z bližino zasebnih zemljišč in komunalne infrastrukture, ključni razlog, da se predvideva ureditev mešane površine za pešce in kolesarje kot edine izvedljive rešitve. Predvidena nova ureditev bo:

- zagotovila varno in neprekinjeno povezavo z obstoječim kolesarskim in peš omrežjem,
- povezala območje občine Hoče–Slivnica z mestnim središčem Maribora,

- izboljšala dostop do javnega potniškega prometa in turističnih točk (npr. Botanični vrt).

Izvedba tega odseka bo prispevala k doseganju ciljev občinske CPS, nacionalnih strateških dokumentov in pogojev JR EKP UTM 2025 ter bo skupaj z navezavo na območje MOM pomenila pomemben korak k celovitemu razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

3.1.4 Lokalni cesti LC 243911

Na celotni dolžini predvidene trase ureditve mešane površine za pešce in kolesarje se trenutno nahajajo kmetijska zemljišča in zaraščen teren. Trasa se na eni strani navezuje na obstoječi pločnik v naselju Razvanje, na drugi strani pa v naselju Pivola v območju priključka za Botanični vrt Univerze v Mariboru.



Slika 5: Območje začetka mešane površine in navezava na obstoječ pločnik v naselju Razvanje

V Sloveniji so mešane površine za pešce in kolesarje uveljavljene kot dopustna rešitev predvsem tam, kjer prostorske, lastniške ali naravovarstvene omejitve onemogočajo izvedbo ločenih površin. Uporabljajo se na krajših odsekih za zagotavljanje zveznosti kolesarskega in peš omrežja ter morajo izpolnjevati tehnične pogoje obeh vrst infrastrukture.

Občini Hoče–Slivnica in Maribor sta se v konkretnem primeru odločili za izvedbo enostranske dvosmerne mešane površine širine 2,5 m, ki poteka ob lokalni cesti LC 243911 v dolžini 435 m. Odločitev temelji na dejstvu, da lastniki zemljišč na drugi strani ceste niso pripravljene odprodati večjih površin zemljišč

oziroma ne dovoljujejo večjih posegov v svoja zemljišča. Zato je bila kot edina izvedljiva in prostorsko usklajena rešitev izbrana ureditev mešane površine na eni strani cestišča.

Takšna rešitev zagotavlja varno in neprekinjeno povezavo med naseljema Pivola in Razvanje ter navezavo na Botanični vrt, ki je v sklopu Univerze v Mariboru – Fakultete za kmetijstvo in biosistemske vede (FKBV), in druge obstoječe poti, hkrati pa je skladna s tehničnimi smernicami in Pravilnikom o kolesarskih površinah.



Slika 6: Območje izven naselja na Razvanjski cesti



Slika 7: Območje zaključka mešane površine pri priključku za »Botanični vrt«

Na območju Občine Hoče–Slivnica in Mestne občine Maribor obstajajo izrazite vrzeli v omrežju trajnostne mobilnosti, zlasti na južnem robu MOM in severnem delu občine Hoče–Slivnica. Odsek med naseljema Pivola in Razvanje ob lokalni cesti LC 243911 je trenutno namenjen izključno motornemu prometu in ne zagotavlja varne ureditve za pešce in kolesarje. Obstoječe stanje se kaže v naslednjih značilnostih:

- vozišče brez ločenih ali mešanih površin za nemotorizirane udeležence,
- ozke in mestoma poškodovane bankine,
- odsotnost prometno-varnostnih elementov (dvignjeni prehodi, prometni umirjevalci),
- pomanjkljiva javna razsvetljava, ki ne ustreza Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja,
- hidravlično neustrezen prepust čez levi pritok Pivolskega potoka, ki ne zagotavlja varnega prevajanja visokih voda Q100 z varnostno višino +0,50 m.

Prostorske omejitve, neposredna bližina zasebnih zemljišč ter lega komunalne infrastrukture ob trasi onemogočajo izvedbo ločenih površin. Zato je izvedba mešane površine edina izvedljiva rešitev, ki bo zagotovila varno in neprekinjeno povezavo med obema občinama, navezavo na obstoječe peš in kolesarske poti, dostop do javnega potniškega prometa ter rekreacijsko-turističnih točk (npr. Botanični vrt, Pohorje).

Obravnavani odsek lokalne ceste LC 243911 (Betnava – Razvanje – Spodnje Hoče) je dvopasovna asfaltna cesta brez urejenih površin za pešce in kolesarje. Občasno se pojavljajo krajši pločniki, ki pa so prekinjeni in ne zagotavljajo varne zveznosti. Bankine so ozke in v slabem stanju, pešci in kolesarji pa se gibljejo neposredno ob vozišču, kar povečuje tveganje prometnih nesreč, zlasti zaradi višjih hitrosti motornih vozil in deleža dostavnega prometa.

Na začetnem delu trase, v območju Pivole pri Botaničnem vrtu, cesta prečka levi pritok Pivolskega potoka. Obstoječi prepust (dve cevi BC DN 600 mm) je po hidrološko-hidravličnem elaboratu iz leta 2023 ocenjen kot neustrezen, saj ne izpolnjuje pogojev za prevajanje visokih voda Q100 s predpisano varnostno višino. To predstavlja tveganje poplav na cestišču in v okolici ter zahteva rekonstrukcijo.

Geodetski načrt evidentira obstoječo os ceste, priključke, objekte, potek komunalnih vodov ter natančne meje parcel (K.O. Spodnje Hoče 696, 676; K.O. Pivola 698). Bankina večinoma neposredno meji na zasebna zemljišča, kar omejuje možnosti širitve brez ureditve lastniških razmerij oziroma služnosti.

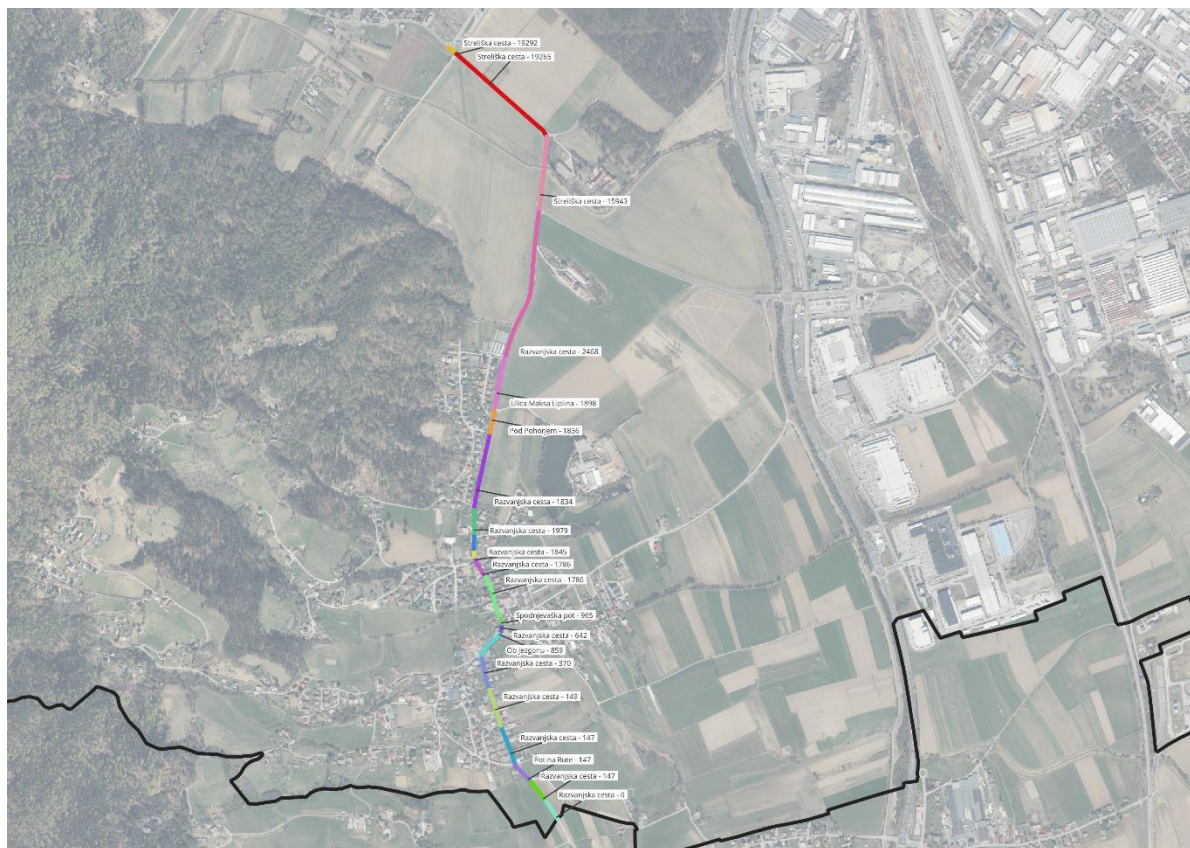
Teren je sestavljen iz nasutij ob cestnem telesu debeline 0,4–0,9 m, pod katerimi se nahajajo naravni prodnato-peščeni sedimenti z dobro nosilnostjo in drenažnimi lastnostmi. Podtalnica je globoka in ne vpliva na stabilnost cestišča. Za gradnjo nove površine bo potrebno lokalno odstraniti nasutja, prilagoditi niveleto ter zagotoviti ustrezno zbitost tamponskih plasti, predvsem na območjih križanj in pri rekonstrukciji prepusta.

Na obravnavanem odseku so prisotni:

- vodovod NL DN 150,
- obstoječi vodi javne razsvetljave (kandelabri, napajalni kabli),
- telekomunikacijski kabli.

Njihova lega in zaščita sta že vključeni v projektno dokumentacijo, kar bo zahtevalo usklajene predstavitev ali zaščitne ukrepe med gradnjo.

Obstoječe stanje med Pivolo in Razvanjem ne zagotavlja varne, zvezne in tehnično ustrezne prometne ureditve za pešce in kolesarje. Rekonstrukcija prepusta in izvedba nove mešane površine bo odpravila prometne in infrastrukturne pomanjkljivosti, povečala varnost ter zagotovila skladnost s tehničnimi standardi in pogoji razpisa JR EKP UTM 2025.



Slika 8: PLDP Mestne občine Maribor

3.2 Opis problema in opredelitev potreb

3.2.1 Opis problema

Na območju med naseljema Pivola (Občina Hoče–Slivnica) in Razvanje (Mestna občina Maribor) ob lokalni cesti LC 243911 trenutno ni urejene varne in neprekinjene prometne površine za pešce in kolesarje. Prometno območje je del vsakodnevnih migracij prebivalcev obeh občin in predstavlja pomembno povezavo med stanovanjskimi območji, delovnimi mesti, storitvenimi dejavnostmi, javnim potniškim prometom ter turistično-rekreacijskimi točkami.

Obstoječe stanje vključuje:

- odsotnost ločene ali mešane površine za nemotorizirane udeležence,
- ozke bankine brez zaščite in varnostnih odmikov,
- pomanjkanje prometnih elementov za umirjanje hitrosti in zaščito pešcev ter kolesarjev,
- hidravlično neustrezni prepust čez levi pritok Pivolskega potoka, ki ne izpolnjuje zahtevanih standardov (Q100 + 0,50 m varnostne višine),

- pomanjkljivo javno razsvetljavo, ki ni skladna z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja.

Zaradi navedenih pomanjkljivosti se na tem odseku pojavljajo povečana varnostna tveganja, omejena dostopnost za ranljive skupine udeležencev (otroci, starejši, osebe z omejeno mobilnostjo) ter prekinjenost kolesarskega in peš omrežja med obema občinama.

3.2.2 Opredelitev potreb

Za izboljšanje prometne varnosti in zagotavljanje skladnosti s cilji trajnostne mobilnosti je potrebna:

1. Izgradnja mešane površine za pešce in kolesarje širine 2,5 m na odseku med Pivolo in Razvanjem, ki bo projektirana skladno s tehničnimi standardi in pogoji JR EKP UTM 2025 ter izpolnjevala zahteve za oba ukrepa (*Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave in Infrastruktura za pešce*).
2. Rekonstrukcija obstoječega prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka, da se zagotovi prevajanje visokih voda Q100 z varnostno višino 0,50 m in s tem preprečijo poplavne nevarnosti.
3. Ureditev javne razsvetljave skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja in zahtevami za energetsko učinkovite sisteme, z vključitvijo pametnih rešitev za krmiljenje.
4. Zagotavljanje dostopnosti do vseh obstoječih objektov ob trasi v skladu z načeli univerzalne dostopnosti.
5. Navezava na obstoječe omrežje trajnostne mobilnosti v obeh občinah za zagotavljanje zveznosti kolesarskih povezav in pešpoti.
6. Izboljšanje prometne varnosti z ustrežno prometno signalizacijo, talnimi označbami in po potrebi prometnimi umirjevalci.
7. Ureditev lastniških razmerij in pridobitev služnosti za zemljišča, po katerih bo potekala nova ureditev.

Izvedba predvidene investicije bo imela številne pozitivne učinke na prometno varnost, kakovost bivanja in razvoj trajnostne mobilnosti v prostoru. Z ureditvijo varne mešane površine za pešce in kolesarje se bo zmanjšalo število prometnih nesreč in nevarnih situacij na obravnavanem odseku, kar bo neposredno prispevalo k večji zaščiti ranljivih skupin udeležencev v prometu. Projekt bo spodbudil povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti v dnevnih migracijah, saj bo omogočil varno in neprekinjeno povezavo med stanovanjskimi območji, delovnimi mesti, storitvami, javnim potniškim prometom ter turističnimi in rekreacijskimi točkami.

Hkrati bo investicija izboljšala kakovost bivanja in okolja, saj bo preusmeritev dela potovanj na nemotorizirane oblike prometa prispevala k zmanjšanju emisij CO₂ in hrupa v naselju. Projekt bo okrepil tudi medobčinsko sodelovanje med Občino Hoče–Slivnica in Mestno občino Maribor pri načrtovanju in

razvoju trajnostne mobilnosti, kar bo dolgoročno prispevalo k usklajenemu razvoju prometne infrastrukture v širši regiji.

4 Opredelitev razvojnih možnosti jim ciljev investicije ter preveritev usklajenosti z razvojnimi strategijami in politikami

4.1 Razvojne možnosti

Razvoj trajnostne mobilnosti na območju Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica je v zadnjih letih prepoznan kot ena izmed ključnih prioritet prostorskega in prometnega načrtovanja. Geografska lega območja, ki povezuje mestno središče Maribora z južnim podeželskim in primestnim pasom, predstavlja veliko priložnost za razvoj celovitega omrežja kolesarskih povezav in pešpoti.

Obstoječe stanje, ki vključuje prometno vrzel na odseku Pivola–Razvanje, je hkrati razvojni izziv in priložnost:

- prometna varnost – ureditev varne mešane površine bo zmanjšala tveganje prometnih nesreč, predvsem za ranljive skupine udeležencev;
- zveznost kolesarskega in peš omrežja – projekt bo povezal obstoječe poti obeh občin in omogočil daljše, neprekinjene trase do središča Maribora, Pohorja in okoliških naselij;
- dostopnost – izboljšal se bo dostop do storitev, delovnih mest, javnega potniškega prometa ter turističnih in rekreacijskih točk (npr. Botanični vrt, pohorske vzpenjače, rekreacijske poti);
- okoljska trajnost – povečanje deleža hoje in kolesarjenja bo prispevalo k zmanjšanju emisij CO₂ in hrupa;
- gospodarski in turistični razvoj – boljša povezava bo spodbudila razvoj lokalnih storitev in povečala privlačnost območja za obiskovalce.

Projekt bo poleg lokalnih učinkov prispeval tudi k uresničevanju regionalnih in nacionalnih prometnih ciljev, saj se umešča na pomemben prometni koridor, ki povezuje mestno in primestno območje ter podpira integracijo različnih oblik trajnostnega prometa.

Zaradi prostorskih omejitev, bližine zasebnih zemljišč in obstoječe komunalne infrastrukture je izvedba mešane površine za pešce in kolesarje na tem odseku najbolj optimalna in izvedljiva rešitev. S tem se bo zagotovila dolgoročna uporabnost, nizki obratovalni stroški in možnost nadgradnje povezave v okviru prihodnjih investicij v širše kolesarsko omrežje.

4.2 Namen in cilji investicije

4.2.1 Cilji investicije

Splošni cilj

Prispevati k razvoju varne, neprekinjene in tehnično ustrezne infrastrukture za trajnostno mobilnost na območju Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica, skladno z nacionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti ter cilji JR EKP UTM 2025.

Posamezni cilji

1. Izgradnja nove mešane površine za pešce in kolesarje
 - izvedba površine širine 2,5 m in dolžine 435 m ob lokalni cesti LC 243911,
 - zagotovitev varne souporabe površine za pešce in kolesarje skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah, smernicami za pešpoti ter pogoji JR EKP UTM 2025,
 - vključitev ustrezne prometne signalizacije in označb.
2. Zagotavljanje zveznosti kolesarske in peš infrastrukture
 - navezava nove površine na obstoječe kolesarske poti in pešpoti v obeh občinah,
 - odprava prometne vrzeli na južnem robu Mestne občine Maribor in severnem delu Občine Hoče–Slivnica.
3. Povečanje prometne varnosti
 - ločitev in zaščita ranljivih skupin udeležencev v prometu od motornega prometa,
 - ureditev križanj in dostopov skladno z načeli varne mobilnosti.
4. Rekonstrukcija obstoječega prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka
 - zagotovitev hidravlične ustreznosti prepusta za Q100 + 0,50 m varnostne višine,
 - zmanjšanje tveganja za poplave in poškodb cestne infrastrukture.
5. Izvedba energetsko učinkovite javne razsvetljave
 - vgradnja svetilk z ULOR = 0° skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja,
 - uporaba pametnih sistemov krmiljenja in optimizacije porabe energije.
6. Zagotavljanje dostopnosti in vključevanje horizontalnih načel
 - prilagoditev dostopov do vseh obstoječih objektov ob trasi,
 - a. upoštevanje načel enakosti spolov, nediskriminacije in dostopnosti za osebe z omejeno mobilnostjo.
7. Uskladitev lastniških razmerij
 - pridobitev potrebnih zemljišč oziroma ustanovitev služnosti za celoten potek investicije.

Merljivi kazalniki uspeha

- dolžina nove mešane površine: 435 m, širine 2,5 m,
- delež trase z izpolnjenimi pogoji obeh ukrepov JR EKP UTM 2025: 100 %,
- število odpravljenih kritičnih točk prometne varnosti: 1 (odsek Pivola–Razvanje),
- hidravlično ustrezen prepust: 1 (Q100 + 0,50 m),
- delež energetsko učinkovitih svetilk ULOR = 0°: 100 %,

- pridobljena vsa lastniška in služnostna razmerja: 100 % pred začetkom gradnje.

4.2.2 Namen investicije

Namen investicije je vzpostaviti varno, neprekinjeno in tehnično ustrezno prometno povezavo za pešce in kolesarje med naseljema Pivola in Razvanje, ki bo skladna s tehničnimi standardi, pogoji JR EKP UTM 2025 in strateškimi dokumenti obeh občin. Nova mešana površina bo odpravila obstoječo prometno vrzel ter omogočila enakovredno in varno souporabo prometnega prostora ranljivim skupinam udeležencev, kot so otroci, starejši in osebe z omejeno mobilnostjo.

Investicija zasleduje dolgoročno vizijo povečanja deleža trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjšanja negativnih vplivov prometa na okolje ter izboljšanja kakovosti bivanja na območju obeh občin. Projekt bo s povezovanjem obstoječih kolesarskih in peš omrežij prispeval k večji povezanosti naselij, izboljšal dostop do storitev, delovnih mest, javnega potniškega prometa ter turističnih in rekreacijskih točk.

Z izvedbo investicije se bo povečala prometna varnost, zmanjšalo število nevarnih prometnih situacij in spodbudilo medobčinsko sodelovanje pri razvoju trajnostne mobilnosti. Projekt bo dolgoročno prispeval k oblikovanju usklajenega, varnega in okolju prijaznega prometnega sistema, ki bo podpiral gospodarski in družbeni razvoj širšega območja.

4.3 Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

Projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je usklajen z razvojnimi dokumenti in politikami na ravni obeh sodelujočih občin ter z nacionalnimi in evropskimi strateškimi usmeritvami na področju trajnostne mobilnosti, prometne varnosti in varstva okolja.

4.3.1 Občinska raven

Občina Hoče–Slivnica

- Celostna prometna strategija Občine Hoče–Slivnica – projekt prispeva k uresničevanju ciljev povečanja deleža trajnostnih oblik mobilnosti, izboljšanja prometne varnosti in zagotavljanja dostopnosti za vse uporabnike.
- Občinski proračun in Načrt razvojnih programov (NRP) – projekt je vključen v NRP in ima zagotovljena sredstva za izvedbo.
- Strategija razvoja občine Hoče–Slivnica – projekt podpira razvoj kakovostne prometne infrastrukture in trajnostnega turizma.

Mestna občina Maribor

- Celostna prometna strategija Mestne občine Maribor – projekt prispeva k razvoju povezovalnega kolesarskega in peš omrežja ter zmanjšanju uporabe osebnih vozil.
- Občinski proračun in Načrt razvojnih programov (NRP) – projekt je uvrščen med načrtovane investicije v prometno infrastrukturo.
- Strategija razvoja Mestne občine Maribor – projekt je skladen s cilji povezovanja mestnega in primestnega območja ter zmanjšanja prometnih zastojev in emisij.

4.3.2 Regionalna raven

Regionalni razvojni program (RRP) Podravske regije opredeljuje trajnostno mobilnost kot prednostno razvojno področje: krepitev medobčinskih povezav, varna infrastruktura za ranljive udeležence, ter zniževanje emisij v prometu. Projekt Pivola–Razvanje neposredno prispeva k tem ciljem z odpravo ozkega grla na južnem robu Maribora in severnem delu Hoče–Slivnica, s čimer se izboljša zveznost regionalnega omrežja ter dostop do gospodarskih, izobraževalnih in turističnih središč regije. Učinki so merljivi (dolžina nove površine, varnostni kazalniki, zmanjšanje emisij), investicija pa je pripravljena tako, da omogoča fazno nadgradnjo na sosednje odseke in projekte v regiji.

4.3.3 Nacionalna raven

- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji – projekt prispeva k razvoju varne, dostopne in okolju prijazne prometne infrastrukture.
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa 2023–2030 – projekt zmanjšuje tveganje prometnih nesreč z urejanjem varne infrastrukture za ranljive skupine.
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike 2021–2027 – projekt je v skladu z naložbenim prednostnim ciljem »Spodbujanje trajnostne multimodalne urbane mobilnosti«.
- Strategija razvoja Slovenije 2030 – projekt podpira cilje trajnostnega razvoja, povečanja deleža trajnostne mobilnosti in zmanjšanja vplivov prometa na okolje.
- Celostna prometna strategija Slovenije – projekt prispeva k vzpostavitvi integriranega kolesarskega omrežja in povezavi mestnih ter primestnih območij.
- Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja – projekt predvideva javno razsvetljavo skladno z ULOR = 0° in energetske učinkovitimi rešitvami.
- Smernice za načrtovanje kolesarske infrastrukture (Ministrstvo za infrastrukturo) – projekt izpolnjuje tehnične zahteve za mešane površine in zagotavlja skladnost z obema ukrepoma JR EKP UTM 2025.

4.3.4 Evropska raven

- Evropski zeleni dogovor (European Green Deal) – projekt prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in prehodu na trajnostne oblike mobilnosti.

- Strategija EU za trajnostno in pametno mobilnost – projekt podpira cilje povečanja deleža kolesarskih in peš poti kot osnovnih oblik lokalne mobilnosti.

4.3.5 Povzetek skladnosti z razpisom (JR EKP UTM 2025)

Projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je v celoti usklajen s posebnimi pogoji JR EKP UTM 2025 za ukrep *Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave* in sočasno izpolnjuje zahteve ukrepa *Infrastruktura za pešce*. Nova ureditev zagotavlja minimalno širino 2,5 m, ustrezne varnostne odmike, urejena križanja in dostope, ter javna razsvetljava skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja (ULOR = 0°).

Ker na obravnavanem odseku prostorske, lastniške in infrastrukturne omejitve ne omogočajo ločenih površin, je mešana površina upravičena kot izjema, pri čemer so izkazani pogoji obeh ukrepov. Projekt odpravi kritično prometno vrzel, zagotovi zveznost omrežja v obeh občinah, vključuje rekonstrukcijo prepusta (Q100 + 0,50 m) in s tem obvladuje poplavno tveganje, ter predvideva energetska učinkovito razsvetljavo in dostopnost za vse. Stroški so razmejeni na upravičene/neupravičene skladno z razpisom; aktivnosti so časovno umeščene v obdobje upravičenosti.

5 Predstavitev variant

V skladu z metodologijo priprave investicijske dokumentacije je bila obravnavana »Varianta 0« - brez investicije in »Varianta 1« - izvedba investicije. Varianti sta ocenjeni glede na vpliv na prometno varnost, trajnostno mobilnost, okolje, gospodarstvo ter skladnost z razvojnimi strategijami.

V nadaljevanju sta predstavljeni 2 varianti, in sicer:

- »Varianta 0« - brez investicije, torej ohranitev obstoječega stanja,
- »Varianta 1« - izvedba investicije z možnostjo pridobitve nepovratnih sredstev.

5.1 »Varianta 0« – brez investicije oz. izvedbe projekta

Pri tej varianti se investicija ne izvede. Lokalna cesta LC 243911 ostane v obstoječem stanju, brez urejene površine za pešce in kolesarje, brez rekonstrukcije prepusta ter brez izboljšanja prometne in poplavne varnosti. Obstoječe stanje pomeni, da pešci in kolesarji še naprej uporabljajo bankino ali rob vozišča, kar predstavlja pomembno varnostno tveganje.

Negativne posledice variante:

- Prometna varnost: nadaljevanje visoke izpostavljenosti pešcev in kolesarjev nevarnim situacijam ter tveganju za prometne nesreče.
- Nepovezano omrežje: ohranitev prometne vrzeli in prekinjenosti kolesarskega in peš omrežja med občinama.
- Okoljski učinki: ohranitev visokega deleža motornega prometa na kratkih razdaljah, brez zmanjšanja emisij CO₂ in hrupa.
- Poplavna tveganja: obstoječi prepust ostaja hidravlično neustrezen, kar povečuje možnost škod zaradi poplav.
- Gospodarski in turistični vplivi: zamujena priložnost za izboljšanje dostopa do turističnih in rekreacijskih območij ter za povečanje privlačnosti območja.
- Finančna priložnost: neizkoriščena možnost pridobitve nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025.
- Neskladnost s strategijami: neizpolnjevanje ciljev občinskih, nacionalnih in evropskih dokumentov na področju trajnostne mobilnosti.

Morebitne "prednosti" variante:

- Ni potrebnih investicijskih sredstev ali obremenitve proračuna v obdobju izvedbe.
- Ni potrebnih postopkov pridobivanja zemljišč in služnosti.

(Vendar te "prednosti" pomenijo zgolj kratkoročne finančne prihranke, dolgoročno pa prinašajo višje družbene in okoljske stroške.)

5.2 »Varianta 1« – izvedba investicije

V tej varianti se izvede celotna predvidena investicija – »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« dolžine približno 435 m in širine 2,5 m ob lokalni cesti LC 243911, ki povezuje naselji Pivola (Občina Hoče–Slivnica) in Razvanje (Mestna občina Maribor). Površina bo projektirana in izvedena skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah, smernicami za načrtovanje pešpoti ter pogoji JR EKP UTM 2025, kar pomeni, da bo hkrati izpolnjevala tehnične zahteve za ukrep "Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave".

V sklopu investicije se izvede tudi:

- rekonstrukcija hidravlično neustreznega prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka, da bo ustrezen za $Q_{100} + 0,50$ m varnostne višine,
- ureditev energetske učinkovite javne razsvetljave z $ULOR = 0^\circ$ in pametnim krmiljenjem,
- izvedba prometne signalizacije in talnih označb skladno s predpisi,
- prilagoditev dostopov do objektov ob trasi po načelih univerzalne dostopnosti,
- uskladitev lastniških razmerij in pridobitev služnosti za zemljišča, po katerih bo potekala nova infrastruktura.

Projekt bo financiran iz kombinacije nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025 in lastnih proračunskih sredstev obeh občin, pri čemer bo delež nepovratnih sredstev maksimiziran skladno z razpisnimi pogoji.

Prednosti variante:

- Izboljšana prometna varnost: zmanjšanje tveganja za prometne nesreče in nevarne situacije za pešce in kolesarje.
- Zveznost omrežja: vzpostavljena bo neprekinjena povezava med obema občinama ter navezava na obstoječe kolesarske in pešpoti.
- Okoljski učinki: povečanje deleža hoje in kolesarjenja, zmanjšanje emisij CO_2 in hrupa.
- Poplavna varnost: odprava tveganj zaradi hidravlično neustreznega prepusta.
- Gospodarski in turistični vplivi: boljša dostopnost do turističnih in rekreacijskih območij (Pohorje, Botanični vrt) ter lokalnih storitev.
- Skladnost s strateškimi dokumenti: izpolnjevanje ciljev občinskih, regionalnih, nacionalnih in evropskih strategij.

- Optimizacija financiranja: pomemben delež nepovratnih sredstev zmanjša obremenitev občinskih proračunov.

Slabosti variante:

- Potreba po pravočasni pripravi in uskladitvi dokumentacije za prijavo na razpis.
- Časovna in administrativna zahtevnost postopka pridobivanja nepovratnih sredstev.
- Možne zamude pri izvedbi zaradi usklajevanja med dvema občinama in različnimi upravljavci infrastrukture.

5.3 Izbor variante in obrazložitev razlogov

Za oceno ustreznosti posamezne razvojne variante je bila izvedena primerjalna analiza na podlagi vnaprej določenih meril. Vsaka varianta je bila ovrednotena glede na vpliv na prometno varnost, dostopnost, trajnostno mobilnost, okoljske učinke, gospodarske in turistične koristi, skladnost s strategijami ter investicijski vidik.

5.3.1 Metodologija vrednotenja

Pri vrednotenju je bil uporabljen naslednji točkovalni sistem:

- negativen vpliv (–1 točka): varianta ima izrazito neugoden vpliv na posamezno merilo;
- nevtralen vpliv (0 točk): varianta ne prinaša sprememb glede na obstoječe stanje;
- pozitiven vpliv (+1 točka): varianta ima izrazit ugoden vpliv na posamezno merilo.

Merilo	Varianta 0 – brez investicije	Varianta 1 – z investicijo (nepovratna sredstva)
Prometna varnost	–1	+1
Zveznost kolesarskega in peš omrežja	–1	+1
Dostopnost in vključevanje različnih ciljnih skupin	–1	+1
Okoljski vplivi (zmanjšanje CO ₂ , hrupa)	–1	+1
Poplavna varnost (rekonstrukcija prepusta)	–1	+1
Gospodarski in turistični učinki	0	+1
Skladnost s strateškimi dokumenti	0	+1
Dvig prepoznavnosti in medobčinskega sodelovanja	0	+1
Višina investicijskih vlaganj (nižji stroški = +1)	+1	–1
Skupaj točk	–4	+7

Opomba: pozitivna ocena pomeni ugoden vpliv glede na obstoječe stanje; negativna ocena pomeni poslabšanje ali ohranjanje neustreznega stanja.

5.3.2 Rezultati točkovanja in analiza

Rezultati kažejo, da Varianta 1 – izvedba investicije z nepovratnimi sredstvi dosega bistveno višjo skupno oceno (+7 točk) v primerjavi z Varianto 0 – brez investicije (–4 točke).

Ključne prednosti variante 1:

- Prometna varnost – odpravlja kritično prometno točko in zagotavlja varno ločitev ranljivih skupin udeležencev od motornega prometa.
- Zveznost omrežja – vzpostavlja manjkajočo povezavo med občinama ter navezavo na obstoječe kolesarske in peš trase.
- Okoljski vplivi – povečuje delež hoje in kolesarjenja ter zmanjšuje emisije CO₂ in hrupa.
- Poplavna varnost – vključuje rekonstrukcijo prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka skladno z zahtevami Q100 + 0,50 m varnostne višine.
- Gospodarski in turistični učinki – izboljšuje dostop do turističnih in rekreacijskih območij ter spodbuja lokalno gospodarstvo.
- Skladnost s strategijami – v celoti sledi občinskim CPS, regionalnemu RRP, Resoluciji o razvoju prometa, Strategiji razvoja Slovenije 2030, Evropskemu zelenemu dogovoru ter drugim strateškim dokumentom.
- Finančna učinkovitost – možnost sofinanciranja iz JR EKP UTM 2025 bistveno zmanjša obremenitev občinskih proračunov.

Varianta 1 je tudi edina, ki je skladna s posebnimi pogoji JR EKP UTM 2025 za oba ukrepa: *Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave in Infrastruktura za pešce*.

5.3.3 Opis izbrane variante

Izvedba investicije vključuje:

- gradnjo mešane površine za pešce in kolesarje dolžine 435 m in širine 2,5 m,
- rekonstrukcijo prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka (Q100 + 0,50 m),
- ureditev javne razsvetljave z ULOR = 0° in pametnim krmiljenjem,
- prometno signalizacijo in talne označbe skladno s predpisi,
- prilagoditev dostopov do objektov po načelih univerzalne dostopnosti,
- uskladitev lastniških razmerij in pridobitev služnosti.

Investicija bo izvedena s kombinacijo nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025 in lastnih proračunskih sredstev obeh občin, pri čemer bo časovni okvir usklajen z obdobjem upravičenosti stroškov iz razpisa.

Izbrana varianta predstavlja ekonomsko, funkcionalno, okoljsko in družbeno najbolj upravičeno rešitev. Zagotavlja dolgoročne koristi, je skladna s strateškimi usmeritvami, zmanjšuje prometna tveganja in podpira razvoj trajnostne mobilnosti v občinah Hoče–Slivnica in Maribor. Uresničitev investicije bo imela trajen pozitiven vpliv na kakovost življenja prebivalcev, prometno varnost in okolje, ob hkratni učinkoviti uporabi nepovratnih sredstev.

6 Tehnična zasnova projekta

Tehnična zasnova projekta predstavlja podroben opis predvidene infrastrukture, ki bo zgrajena oziroma rekonstruirana v okviru investicije. Vključuje opis trase, konstrukcijske in materialne rešitve, ureditev odvodnjavanja, prometne ureditve, javne razsvetljave ter dostopov, hidrotehnične posege in uskladitev lastniških razmerij. Projekt je zasnovan tako, da v celoti izpolnjuje tehnične pogoje javnega razpisa JR EKP UTM 2025, hkrati pa je prilagojen prostorskim in funkcionalnim omejitvam obravnavanega območja.

Glavni cilj tehnične zasnove je zagotoviti varno, tehnično ustrezno in trajnostno prometno povezavo za pešce in kolesarje med naseljema Pivola in Razvanje, ki bo dolgoročno prispevala k večji prometni varnosti, dostopnosti ter kakovosti bivanja prebivalcev obeh občin.

Doseganje pogojev skladno z merili

1. Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture
Projekt predvideva ureditev celovite kolesarske povezave v dolžini 435 m, kot enostranske mešane površine za pešce in kolesarje širine 2,5 m. Povezava vključuje navezavo na naselje Pivola, Botanični vrt, Biotehniško fakulteto in naselje Razvanje ter omogoča dnevne migracije prebivalcev in neposredno povezavo na obstoječi pločnik.
2. Neposrednost kolesarske povezave
Trasa poteka ob lokalni cesti LC 243911 brez nepotrebnih odmikov. Dolžina odseka je skladna z zahtevami, povezava pa je logično umeščena v prostor in neposredna.
3. Udobnost kolesarske povezave (križanja)
Načrtovan je deniveliran prehod za pešce in dvosmerni kolesarski prehod zaradi varnega križanja. Križanja so izvedena skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah.
4. Udobnost kolesarske povezave (uvozi)
Trasa se višinsko prilagaja obstoječemu poteku ceste. Maksimalni vzdolžni sklon znaša 5,35 %, s čimer je zagotovljeno udobno in varno gibanje brez nepotrebnih dvigov ali padcev.
5. Odmiki ovir od površin za kolesarje (ali pešce)
Na trasi so upoštevani ustrezni odmiki od prometnih znakov, jaškov in drugih naprav. Predvidena je tudi ureditev nove javne razsvetljave z LED svetilkami, nameščenimi v varni oddaljenosti od površin za pešce in kolesarje.
6. Najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih
Najmanjši uporabljen radij trase znaša 317 m, kar presega minimalne tehnične zahteve ($R_{min} = 10$ m).
7. Števec kolesarjev
Tehnično poročilo ne vključuje predvidenega števca kolesarjev, zato je ta element potrebno zagotoviti v fazi izvedbe.
8. Širina kolesarskih površin

Predvidena širina mešane površine znaša 2,5 m, kar je skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah (minimalno 1,6 m; priporočeno 2,5 m). Površina je načrtovana kot enostranska dvosmerna mešana pot za pešce in kolesarje.

6.1 Opis trase in umeščena v prostor

Predvidena mešana površina za pešce in kolesarje bo umeščena ob lokalno cesto LC 243911, ki povezuje naselji Pivola (Občina Hoče–Slivnica) in Razvanje (Mestna občina Maribor). Skupna dolžina trase bo približno 435 metrov, širina pa 2,5 metra po celotni dolžini. Potek trase je zasnovan tako, da se nova ureditev neposredno naveže na obstoječe kolesarske in pešpoti v obeh občinah, s čimer se zagotavlja zveznost omrežja in odprava prometne vrzeli, ki trenutno predstavlja tveganje za varnost udeležencev v prometu.

Trasa bo potekala ob zahodni strani obstoječega vozišča. Prostorske omejitve, kot so bližina zasebnih zemljišč in obstoječa komunalna infrastruktura, so narekovale odločitev za mešano površino namesto ločenih površin za kolesarje in pešce. Pri načrtovanju so bile uporabljene podlage iz projektne dokumentacije, geodetskega načrta ter hidrotehničnega in geotehničnega elaborata, ki skupaj določajo optimalno tehnično izvedbo in umestitev v prostor.

Občini Hoče–Slivnica in Maribor sta se v konkretnem primeru odločili za izvedbo enostranske dvosmerne mešane površine širine 2,5 m, ki poteka ob lokalni cesti LC 243911 v dolžini 435 m. Odločitev temelji na dejstvu, da lastniki zemljišč na drugi strani ceste niso pripravljene odprodati večjih površin zemljišč oziroma ne dovoljujejo večjih posegov v svoja zemljišča. Zato je bila kot edina izvedljiva in prostorsko usklajena rešitev izbrana ureditev mešane površine na eni strani cestišča.

Takšna rešitev zagotavlja varno in neprekinjeno povezavo med naseljema Pivola in Razvanje ter navezavo na Botanični vrt, ki je v sklopu Univerze v Mariboru – Fakultete za kmetijstvo in biosistemske vede (FKBV), in druge obstoječe poti, hkrati pa je skladna s tehničnimi smernicami in Pravilnikom o kolesarskih površinah.

6.2 Tehnične značilnosti in konstrukcija površine

Mešana površina bo izvedena skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah in Smernicami za načrtovanje pešpoti. Površina bo asfaltirana, prilagojena varni sočasni uporabi pešcev in kolesarjev. Konstrukcija bo obsegala zgornji ustroj iz obrabne plasti AC 8 surf debeline 3 cm, vezno plast AC 11 base debeline 5 cm in tamponsko plast iz drobljenca frakcije 0–32 mm debeline približno 20 cm. Vse bo ležalo na ustrezno zgoščeni in utrjeni posteljici iz obstoječega terena.

Površina bo projektirana z vzdolžnimi in prečnimi padci, ki bodo omogočali učinkovito odvajanje meteornih voda v urejen sistem odvodnjavanja. Tam, kjer naravni teren ali obstoječa infrastruktura ne omogočata gravitacijskega odtoka, bodo nameščeni točkovni požiralniki, povezani na meteorno kanalizacijo. Podrobne konstrukcijske rešitve so razvidne iz projektne dokumentacije PZI.

Del zasnove vključuje tudi hidrotehnično ureditev na sredini odseka, kjer bo izvedena rekonstrukcija prepusta.

6.3 Rekonstrukcija prepusta

Obstoječi prepust čez levi pritok Pivolskega potoka je hidravlično neustrezen in ne zagotavlja ustreznega pretoka v času visokih voda. Nova rešitev bo dimenzionirana na pretok Q100 z dodatno varnostno višino 0,50 m, skladno z zahtevami hidrotehničnega elaborata.

Rekonstrukcija bo obsegala odstranitev obstoječega prepusta in izvedbo novega armiranobetonskega cevnege ali okvirnega prepusta ustreznih dimenzij. Ob brežinah bodo izvedeni zaščitni ukrepi proti eroziji, vključno z oblaganjem z lomljencem ali betonskimi elementi, ter izvedena zatravitev brežin. Ta pristop bo zagotovil dolgoročno stabilnost in zmanjšal vpliv na okolje. Tehnične podrobnosti in dimenzije so določene v priloženi projektni dokumentaciji.

6.4 Javna razsvetljava

Nova javna razsvetljava bo nameščena ob celotni dolžini mešane površine. Uporabljeni bodo energetsko učinkovita LED svetila z ULOR = 0°, skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja. Svetilke bodo pritrjene na pocinkane jeklene stebre višine 4–5 metrov, razporejene tako, da bo dosežena enakomerna osvetlitev brez bleščanja.

Sistem bo krmiljen s pametnim nadzorom, ki bo omogočal zatemnjevanje in programiranje osvetlitve glede na čas dneva ali zaznavo gibanja. S tem se bodo zmanjšali obratovalni stroški in hkrati zagotovili visoki standardi varnosti.

6.5 Dostopi in križanja

Posebna pozornost bo namenjena dostopom do obstoječih stanovanjskih, poslovnih in javnih objektov ob trasi. Dostopi bodo urejeni brez višinskih ovir, z ustreznimi klančinami, ki bodo omogočale uporabo tudi osebam z omejeno mobilnostjo, invalidom in staršem z otroškimi vozički.

Na križiščih in priključkih bo izvedena ustrezna prometna signalizacija ter talne označbe. Kjer bo to potrebno, bodo vgrajeni tudi elementi za umirjanje prometa, kot so dvignjeni prehodi ali spremembe teksture vozišča, kar bo povečalo varnost ranljivih skupin udeležencev.

6.6 Uskladitev lastniških razmerij in prostorskih pogojev

Izvedba projekta bo zahtevala pridobitev ustreznih zemljišč oziroma ustanovitev služnosti na zemljiščih, po katerih bo potekala nova infrastruktura. Vsi posegi bodo izvedeni skladno z geodetskim načrtom in mejnimi elaborati. Prostorski pogoji bodo preverjeni in usklajeni z veljavnimi občinskimi prostorskimi načrti obeh občin, kar bo zagotovilo zakonitost in prostorsko skladnost investicije.

6.7 Skladnost z razpisnimi pogoji JR EKP UTM 2025

Projekt je zasnovan tako, da v celoti izpolnjuje tehnične pogoje razpisa JR EKP UTM 2025 za oba relevantna ukrepa: Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave in Infrastruktura za pešce. Mešana površina je prostorsko in tehnično optimalna rešitev, saj prostorske omejitve ne omogočajo ločenih površin, hkrati pa projekt izpolnjuje minimalne širine, varnostne odmike, zahteve glede dostopnosti in povezljivosti z obstoječim omrežjem.

Z zasnovano se zasledujejo cilji povečanja deleža trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjšanja emisij CO₂, izboljšanja prometne varnosti ter dviga kakovosti bivanja. Investicija bo omogočila črpanje nepovratnih sredstev, kar povečuje finančno učinkovitost in dolgoročno vzdržnost rešitve.

6.7.1 Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«

1. Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture

Projekt predstavlja del celovite kolesarske povezave, ki bo omogočala varno in neposredno povezavo med naseljem Pivola (Občina Hoče–Slivnica) in Razvanje (Mestna občina Maribor). Trasa se logično navezuje na obstoječe in načrtovane kolesarske povezave v obeh občinah, s čimer se zagotavlja kontinuiteta kolesarskega omrežja in dostop do urbanih območij, storitev in javnega potniškega prometa. Kartografski prikaz povezave je del projektne dokumentacije, vključeni so tudi podatki o rekonstrukciji prepusta in vseh elementih varne infrastrukture.

2. Neposrednost kolesarske povezave

Načrtovana trasa ne vključuje nepotrebnih odklonov ali krožnih poti. Poteka ob obstoječi lokalni cesti LC 243911, s čimer se zagotavlja čim krajša možna povezava. Dolžina (435 m) je optimalna glede na funkcijo odprave prometne vrzeli in navezave na obstoječe poti.

3. Udobnost kolesarske povezave (križanja in uvozi)

Na križanjih in dovozih je predvidena izvedba dvignjenih platojev ali ustrezne talne obdelave, ki opozarja na prednost kolesarjev in pešcev. Nakloni so projektirani skladno z zahtevami (največ 1:20 oz. 5 %), robniki so poglobljeni. Pri uvozih na zasebne parcele se zagotavlja gladka prekinitev brez »proudeo efekta«.

4. Odmiki ovir od površin za kolesarje (ali pešce)

Projektna rešitev predvideva prostorski profil brez fizičnih vertikalnih ovir v območju mešane površine. Vsi objekti javne razsvetljave, prometni znaki, varnostne ograje, avtobusna postajališča, koši za smeti in ostala urbana oprema bodo postavljeni izven minimalnega odmika, skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.

5. Najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih

Vsa križanja so načrtovana z minimalnim radijem krožnega loka $R_{min} \geq 10$ m, kar zagotavlja varno in udobno zavijanje kolesarjev ter ustrezno preglednost.

6. Števec kolesarjev

Ker gre za odsek krajši od 1 km, števec kolesarjev ni zahtevan po razpisnih pogojih, a se v tehnični dokumentaciji predvideva možnost njegove namestitve ob navezavi na obstoječe daljše povezave.

7. Širina kolesarskih površin

Mešana površina bo široka 2,5 m po celotni dolžini. V prostorskih omejitvah (pri prepustu in ob zasebnih zemljiščih) so zagotovljene minimalne širine, skladne s Pravilnikom o kolesarskih površinah in nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.

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

Za namen natančne opredelitve investicijskih stroškov sta v nadaljevanju predstavljeni dve ločeni tabeli, in sicer po stalnih cenah, ki izključujejo vpliv inflacije, ter po tekočih cenah, ki upoštevajo inflacijsko prilagoditev za obdobje trajanja projekta.

Tabela 1 prikazuje strukturo skupnih stroškov investicije po stalnih cenah. Podatki izhajajo iz Projektantskega popisa stroškov in predstavljajo osnovo za izračun stroškov ne glede na čas izvedbe. Takšen pristop omogoča primerljivost različnih projektov skozi čas in je v skladu z metodološkimi zahtevami Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije.

Tabela 1: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah MOM

Opredelitev stroškov investicije po STALNIH cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
GOI - MOM	105.577,53	23.227,06	128.804,59	53,32%
Vodovod - MOM	52.776,46	11.610,82	64.387,28	26,66%
Razsvetljava - MOM	19.352,20	4.257,48	23.609,68	9,77%
Investicijska dokumentacija - MOM	2.293,46	504,56	2.798,02	1,16%
Projektna dokumentacija - MOM	4.880,30	1.073,66	5.953,96	2,46%
Gradbeni nadzor - MOM	3.554,12	781,91	4.336,03	1,80%
Informiranje in ozaveščanje - MOM	9.556,09	2.102,34	11.658,43	4,83%
SKUPAJ	197.990,16	43.557,83	241.547,99	100,00%

Tabela 2: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah OHS

Opredelitev stroškov investicije po STALNIH cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
GOI - OHS	143.055,99	31.472,32	174.528,31	44,71%
Vodovod - OHS	101.490,88	22.327,99	123.818,87	31,72%
Razsvetljava - OHS	42.649,90	9.382,98	52.032,88	13,33%
Investicijska dokumentacija - OHS	3.706,54	815,44	4.521,98	1,16%
Projektna dokumentacija - OHS	7.887,20	1.735,19	9.622,39	2,46%
Gradbeni nadzor - OHS	5.743,94	1.263,67	7.007,60	1,80%
Informiranje in ozaveščanje - OHS	15.443,91	3.397,66	18.841,57	4,83%
SKUPAJ	319.978,36	70.395,24	390.373,60	100,00%

Tabela spodaj prikazuje opredelitev stroškov po tekočih cenah, pri čemer so cene letno indeksirane z upoštevanjem predvidene inflacije. Tekoče cene se uporabljajo pri pripravi finančnega načrta in opredelitvi virov financiranja, saj odražajo realna plačila, ki bodo nastala v času izvajanja projekta. Predstavljajo boljšo podlago za načrtovanje denarnega toka in pripravo zahtevkov za sofinanciranje.

Tabela 3: Opredelitev celotne investicije po tekočih cenah MOM

Opredelitev stroškov investicije po tekočih cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
GOI - MOM	108.763,91	23.928,06	132.691,97	53,38%
Vodovod - MOM	54.369,28	11.961,24	66.330,52	26,68%
Razsvetljava - MOM	19.936,26	4.385,98	24.322,24	9,78%
Investicijska dokumentacija - MOM	2.293,46	504,56	2.798,02	1,13%
Projektna dokumentacija - MOM	4.880,30	1.073,66	5.953,96	2,40%
Gradbeni nadzor - MOM	3.661,39	805,51	4.466,89	1,80%
Informiranje in ozaveščanje - MOM	9.844,50	2.165,79	12.010,29	4,83%
SKUPAJ	203.749,09	44.824,80	248.573,89	100%

Tabela 4: Opredelitev celotne investicije po tekočih cenah OHS

Opredelitev stroškov investicije po tekočih cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
GOI - OHS	147.373,49	32.422,17	179.795,66	44,76%
Vodovod - OHS	104.553,93	23.001,86	127.555,79	31,75%
Razsvetljava - OHS	43.937,10	9.666,16	53.603,26	13,34%
Investicijska dokumentacija - OHS	3.706,54	815,44	4.521,98	1,13%
Projektna dokumentacija - OHS	7.887,20	1.735,19	9.622,39	2,40%
Gradbeni nadzor - OHS	5.917,29	1.301,80	7.219,09	1,80%
Informiranje in ozaveščanje - OHS	15.910,01	3.500,20	19.410,22	4,83%
SKUPAJ	329.285,56	72.442,82	401.728,39	100,00%

Tabela 5: Skupni stroški konzorcija

Opredelitev stroškov investicije po tekočih cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
Mestna občina Maribor	203.749,09	44.824,80	248.573,89	38,22%
Občina Hoče-Slivnica	329.285,56	72.442,82	401.728,39	61,78%
SKUPAJ	533.034,66	117.267,62	650.302,28	100,00%

7.1 Upravičeni stroški

Upravičeni stroški v okviru javnega razpisa JR EKP UTM 2025 so tisti izdatki, ki so neposredno povezani z izvedbo predvidene investicije in so nujni za doseg ciljev operacije. Upravičeni so izključno stroški, ki so nastali v obdobju upravičenosti in so skladni s pogoji razpisa ter veljavnimi predpisi.

V okviru projekta »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« bodo kot upravičeni priznani naslednji stroški:

1. Gradbena dela

Sem sodijo vsa dela, ki so neposredno povezana z izvedbo investicije, vključno z izgradnjo mešane površine za pešce in kolesarje, rekonstrukcijo prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka, ureditvijo odvodnjavanja, postavitvijo javne razsvetljave ter izvedbo prometne signalizacije in talnih označb. Upravičena so tudi nujna dela na komunalni infrastrukturi, če so potrebna za izvedbo ukrepa, vendar v skladu z omejitvijo, da skupni priznani stroški teh del ne smejo presegati 50 % priznanih upravičenih stroškov ukrepa brez njihovega upoštevanja.

2. Oprema in druga opredmetena osnovna sredstva

Med upravičene sodijo nakupi nove opreme, ki je nujno potrebna za delovanje in funkcionalnost investicije. V primeru obravnavanega projekta to lahko vključuje elemente prometne signalizacije, opremo javne razsvetljave ter druge tehnične naprave, ki omogočajo varno in učinkovito uporabo nove infrastrukture.

3. Neopredmetena sredstva

Upravičene so investicije v programsko opremo, licence ali druge pravice intelektualne lastnine, ki so nujno potrebne za delovanje projekta. Višina teh stroškov je omejena na največ 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in skupno največ 50.000 EUR.

4. Informiranje in komuniciranje

V skladu z obveznostmi upravičenca glede obveščanja javnosti in vidnosti projekta so upravičeni tudi stroški obveščanja in komuniciranja v zvezi z operacijo, kot so priprava in postavitve informativnih tabel, obvestila za medije, promocijski materiali in druge aktivnosti obveščanja. Skupni stroški na tem področju ne smejo presegati 10 % priznanih upravičenih stroškov.

5. Storitve zunanjih izvajalcev

Upravičeni so stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki so neposredno povezani z izvedbo investicije in skladni z razpisnimi pogoji. Sem sodijo:

- izdelava projektne dokumentacije za izvedbo operacije,
- priprava investicijske dokumentacije v skladu z Uredbo o enotni metodologiji (UEM), pri čemer mora dokument nastati po uvrstitvi projekta v Načrt razvojnih programov občine,
- izvajanje nadzora in investicijskega inženiringa pri gradnji.

6. Davek na dodano vrednost (DDV)

Upravičen je DDV le v višini neodbitnega deleža, ki ga upravičenec ne more uveljaviti kot odbitek v skladu z zakonodajo s področja DDV.

Upravičeni stroški so tako opredeljeni, da neposredno prispevajo k doseganju ciljev operacije, hkrati pa upoštevajo finančne omejitve in razmerja določena v razpisu. Pravilno načrtovanje in utemeljitev teh stroškov je ključno za uspešno pridobitev nepovratnih sredstev in učinkovito izvedbo projekta.

Tabela 6: Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah za MOM

Stroški v tekočih cenah	Upravičeni stroški	DDV kot upravičen strošek	Skupaj upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	DDV kot neupravičen strošek	Skupaj neupravičeni stroški	CELOTNI STROŠKI
GOI - MOM	108.763,91	23.928,06	132.691,97	0,00	0,00	0,00	132.691,97
VODOVOD - MOM	0,00	0,00	0,00	54.369,28	11.961,24	66.330,52	66.330,52
Razsvetljava - MOM	19.936,26	4.385,98	24.322,24	0,00	0,00	0,00	24.322,24
Investicijska dokumentacija - MOM	0,00	0,00	0,00	2.293,46	504,56	2.798,02	2.798,02
Projektna dokumentacija - MOM	0,00	0,00	0,00	4.880,30	1.073,66	5.953,96	5.953,96
Gradbeni nadzor - MOM	2.574,00	566,28	3.140,28	1.087,39	239,22	1.326,61	4.466,89
Informiranje in ozaveščanje - MOM	9.844,50	2.165,79	12.010,29	0,00	0,00	0,00	12.010,29
SKUPAJ	141.118,67	31.046,11	172.164,78	62.630,42	13.778,69	76.409,11	248.573,89

Tabela 7: Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah za OHS

Stroški v tekočih cenah	Upravičeni stroški	DDV kot upravičen strošek	Skupaj upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	DDV kot neupravičen strošek	Skupaj neupravičeni stroški	CELOTNI STROŠKI
GOI - OHS	147.373,49	32.422,17	179.795,66	0,00	0,00	0,00	179.795,66
VODOVOD - OHS	0,00	0,00	0,00	104.553,93	23.001,86	127.555,79	127.555,79
Razsvetljava - OHS	43.937,10	9.666,16	53.603,26	0,00	0,00	0,00	53.603,26
Investicijska dokumentacija - OHS	0,00	0,00	0,00	3.706,54	815,44	4.521,98	4.521,98
Projektna dokumentacija - OHS	0,00	0,00	0,00	7.887,20	1.735,19	9.622,39	9.622,39
Gradbeni nadzor - OHS	3.826,21	841,77	4.667,98	2.091,08	460,04	2.551,12	7.219,09
Informiranje in ozaveščanje - OHS	15.910,01	3.500,20	19.410,22	0,00	0,00	0,00	19.410,22
SKUPAJ	211.046,81	46.430,30	257.477,11	118.238,75	26.012,52	144.251,27	401.728,39

Tabela 8: Celotni stroški investicije ločeni na upravičene in neupravičene stroške

Stroški v tekočih cenah	Upravičeni stroški	DDV kot upravičen strošek	Skupaj upravičeni stroški	Neupravičeni stroški	DDV kot neupravičen strošek	Skupaj neupravičeni stroški	CELOTNI STROŠKI
Mestna občina Maribor	141.118,67	31.046,11	172.164,78	62.630,42	13.778,69	76.409,11	248.573,89
Občina Hoče-Slivnica	211.046,81	46.430,30	257.477,11	118.238,75	26.012,52	144.251,27	401.728,39
SKUPAJ	352.165,49	77.476,41	429.641,89	180.869,17	39.791,22	220.660,39	650.302,28

			[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
GOI - MOM	108.763,91	132.691,97	0,00	0,00	53.950,12	65.819,14	54.813,79	66.872,83
Vodovod - MOM	54.369,28	66.330,52	0,00	0,00	26.968,77	32.901,90	27.400,51	33.428,62
Razsvetljava - MOM	19.936,26	24.322,24	0,00	0,00	9.888,97	12.064,55	10.047,28	12.257,69
Investicijska dokumentacija - MOM	2.293,46	2.798,02	2.293,46	2.798,02	0,00	0,00	0,00	-
Projektna dokumentacija - MOM	4.880,30	5.953,96	4.880,30	5.953,96	0,00	0,00	0,00	-
Gradbeni nadzor - MOM	3.661,39	4.466,89	0,00	0,00	1.816,16	2.215,71	1.845,23	2.251,18
Informiranje in ozaveščanje - MOM	9.844,50	12.010,29	0,00	0,00	4.883,16	5.957,46	4.961,34	6.052,83
Investicijska vrednost	203.749,09	248.573,89	7.173,75	8.751,98	97.507,18	118.958,76	99.068,16	120.863,15

Tabela 13: Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za OHS

Dinamika izvedbe po tekočih cenah	Skupaj brez DDV	Skupaj z DDV	2025		2026		2027	
			Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
			[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
GOI - MOM	147.373,49	179.795,66	0,00	0,00	73.101,61	89.183,97	74.271,88	90.611,69
Vodovod - MOM	104.553,93	127.555,79	0,00	0,00	51.861,84	63.271,44	52.692,09	64.284,34
Razsvetljava - MOM	43.937,10	53.603,26	0,00	0,00	21.794,10	26.588,80	22.143,00	27.014,46
Investicijska dokumentacija - MOM	3.706,54	4.521,98	3.706,54	4.521,98	0,00	0,00	0,00	-
Projektna dokumentacija - MOM	7.887,20	9.622,39	7.887,20	9.622,39	0,00	0,00	0,00	-
Gradbeni nadzor - MOM	5.917,29	7.219,09	0,00	0,00	2.935,15	3.580,88	2.982,14	3.638,21
Informiranje in ozaveščanje - MOM	15.910,01	19.410,22	0,00	0,00	7.891,84	9.628,04	8.018,18	9.782,18
Investicijska vrednost	329.285,56	401.728,39	11.593,75	14.144,37	157.584,54	192.253,14	160.107,28	195.330,88

Tabela 14: Dinamika nastajanja stroškov za celoten konzorcij po tekočih cenah

			2025	2026	2027
--	--	--	------	------	------

Dinamika izvedbe po tekočih cenah	Skupaj brez DDV	Skupaj z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
			[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
Mestna občina Maribor	203.749,09	248.573,89	7.173,75	8.751,98	97.507,18	118.958,76	99.068,16	120.863,15
Občina Hoče-Slivnica	329.285,56	401.728,39	11.593,75	14.144,37	157.584,54	192.253,14	160.107,28	195.330,88
SKUPAJ	533.034,66	650.302,28	18.767,50	22.896,35	255.091,72	311.211,90	259.175,43	316.194,03

7.3 Delež in viri financiranja

Investicija »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je finančno zasnovana v skladu z določili Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025). Razpis določa, da so upravičeni stroški sofinancirani v višini do 80 % upravičenih stroškov, preostanek zagotovi občina iz lastnih sredstev.

Skupna vrednost investicije v tekočih cenah znaša 650.302,28 EUR. Od tega se zagotavlja:

- Sredstva iz državnega proračuna: 343.713,51 EUR,
- Lastna sredstva občine: 306.588,77 EUR.

Tabela 15: Viri financiranja v tekočih cenah

Razdelitev po virih in letih	2025	2026	2027	2028	2029	Skupaj
Državni proračun	0,00	170.492,07	173.221,44	0,00	0,00	343.713,51
KS	0,00	144.918,26	147.238,23	0,00	0,00	292.156,49
SLO	0,00	25.573,81	25.983,22	0,00	0,00	51.557,03
Občina	22.896,35	140.719,83	142.972,59	0,00	0,00	306.588,77
Drugi viri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj	22.896,35	311.211,90	316.194,03	0,00	0,00	650.302,28

Finančna konstrukcija je razdeljena med Mestno občino Maribor in Občino Hoče–Slivnica sorazmerno z dolžino odseka in funkcionalno razdelitvijo trase. V proračunu Mestne občine Maribor so predvidena sredstva v višini 110.842,07 EUR, medtem ko Občina Hoče–Slivnica zagotavlja lastna sredstva v višini 195.746,70 EUR.

Tabela 16: Viri financiranja skladno s konzorcijskimi partnerji

Tekoče cene	2025	2026	2027	Skupaj
Državni proračun	0,00	170.492,07	173.221,44	343.713,51
MOPE - MOM	0,00	68.319,06	69.412,77	137.731,82
MOPE - OHS	0,00	102.173,01	103.808,68	205.981,69
Občinski viri	22.896,35	140.719,83	142.972,59	306.588,77
MOM	8.751,98	50.639,70	51.450,38	110.842,07
Občina Hoče-Slivnica	14.144,37	90.080,13	91.522,20	195.746,70
CELOTA	22.896,35	311.211,90	316.194,03	650.302,285

8 Opredelitev temeljnih prvin, ki določajo investicijo

8.1 Strokovne podlage za pripravo DIIP

Dokument investicijskega identifikacijskega projekta (DIIP) je bil pripravljen v skladu z določili 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). Pri opredelitvi obsega in vsebine investicije so bile upoštevane tudi izkušnje iz primerljivih projektov urejanja mešanih površin za pešce in kolesarje ter rekonstrukcije cestne infrastrukture v drugih slovenskih občinah.

Ključni vir za tehnične rešitve je bila projektna dokumentacija:

- PZI Izgradnja mešane poti za pešce in kolesarje ob lokalni cesti LC 243911, DK Protim d.o.o., št. proj. 11-22, avgust 2022.

Predvidena naložba bo kandidirala za sofinanciranje iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in proračunskih sredstev Republike Slovenije. Javni razpis bo potekal v okviru Programa evropske kohezijske politike 2021–2027 v Sloveniji, in sicer znotraj cilja politike 2: Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, v okviru prednostne naloge 3: Trajnostna mobilnost ter specifičnega cilja RSO2.8: Spodbujanje trajnostne multimodalne urbane mobilnosti.

Evropski pravni okvir in strateški dokumenti:

- Uredba (EU) 2021/1058 o Evropskem skladu za regionalni razvoj in Kohezijskem skladu,
- Uredba (EU) 2021/1060 o skupnih določbah za sklade EKP,
- Partnerski sporazum Slovenija–Evropska komisija 2021–2027 (CCI 2021SI16FFPA001),
- Program evropske kohezijske politike v Sloveniji (CCI 2021SI16FFPR001),
- Javni razpis JR EKP UTM 2025,
- Merila za izbor operacij v okviru JR EKP UTM 2025,
- Listina EU o temeljnih pravicah (UL C št. 202/2016),
- Konvencija ZN o pravicah invalidov.

Nacionalna zakonodaja:

- Zakon o javnih financah (ZJF),
- Zakon o financiranju občin (ZFO-1),
- Zakon o izvrševanju proračunov RS za leti 2024 in 2025 (ZIPRS2425),

- Zakon o javnem naročanju (ZJN-3),
- Uredba o izvajanju uredb EU v okviru EKP 2021–2027 (UL RS, št. 21/2023),
- Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3),
- Gradbeni zakon (GZ-1),
- Pravilnik o kolesarskih površinah,
- Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja,
- Zakon o cestah (ZCes-2).

Sektorske in strokovne podlage:

- Celostna prometna strategija Mestne občine Maribor,
- Celostna prometna strategija Občine Hoče–Slivnica,
- Občinski prostorski načrt Mestne občine Maribor (enota urejanja RA 02),
- Občinski prostorski načrt Občine Hoče–Slivnica (enota urejanja SL 08),
- Lokacijska informacija za območje investicije,
- Geodetski načrt (GEO-526-2022, DK-Protim d.o.o., avgust 2022),
- Hidrološko-hidravlični elaborat (EL 23/18, DK-Protim d.o.o., avgust 2022),
- Geotehnično poročilo (GEO/P-27/2022, DK-Protim d.o.o., avgust 2022),
- Projektna dokumentacija PZI, št. proj. 11-22, avgust 2022, DK-Protim d.o.o.,
- Popisi del in predračuni po posameznih sklopih (sestavni del PZI),
- Evidenca lastniških razmerij in služnosti (povzeta po katastrskih podatkih za k.o. Spodnje Hoče, Pivola in Razvanje, vključena v PZI dokumentacijo),
- Karta hrupa Mestne občine Maribor, 2022 in 2024 (Swiroo d.o.o., naročnik MOM),
- Kulturnovarstveno soglasje in arheološko raziskovalno poročilo (ZVKD-1, Vesna Merc s.p., 2024).

8.2 Opis lokacije investicije

Predmetna investicija se nahaja na območju severovzhodne Slovenije, na meji med Občino Hoče–Slivnica in Mestno občino Maribor. Predvidena ureditev zajema odsek lokalne ceste LC 243911 med naseljem Pivola v Občini Hoče–Slivnica in naseljem Razvanje v Mestni občini Maribor.

Celoten odsek poteka v pretežno ravninskem terenu, ob zahodnem robu obstoječega vozišča, kjer se trenutno nahaja neurejena bankina. Na tem odseku poteka pomembna prometna povezava med južnim primestnim območjem Maribora in naselji ob vznožju Pohorja. Odsek služi tako lokalnemu prebivalstvu

kot dnevnim migrantom, ki se na relaciji Hoče–Maribor in okoliška naselja vključujejo v promet peš, s kolesom ali z javnim potniškim prometom.

V neposredni bližini trase se nahajajo pomembne storitvene, izobraževalne in turistično-rekreacijske točke, kot so Botanični vrt Univerze v Mariboru, pohorske rekreacijske poti in izhodišča za planinske poti. Na območju Pivole se nahajajo stanovanjske površine ter lokalne kmetijske dejavnosti, v Razvanju pa gostinske, trgovske in storitvene dejavnosti.

Trasa prečka levi pritok Pivolskega potoka, kjer bo v okviru investicije izvedena rekonstrukcija obstoječega prepusta zaradi zagotavljanja hidravlične ustreznosti in poplavne varnosti. Območje investicije je vključeno v občinske prostorske načrte obeh občin in je skladno opredeljeno za ureditev površin za trajnostno mobilnost.

Nova mešana površina za pešce in kolesarje bo umeščena obstoječi prometnici tako, da se bo zagotovila zvezna povezava na severu proti obstoječim kolesarskim potem v Mestni občini Maribor ter na jugu proti načrtovanim in obstoječim povezavam v Občini Hoče–Slivnica, s čimer bo odpravljena obstoječa prometna vrzel in vzpostavljena varna, tehnično ustrezna in trajnostna prometna povezava med obema občinama.

8.3 Terminski plan izvedbe projekta

Investicija se bo pričela v letu 2025 s pripravo projektne, upravne in razpisne dokumentacije. Pripravljalna faza zajema izdelavo tehničnega poročila, pridobivanje vseh potrebnih soglasij, potrjevanje investicijske dokumentacije (DIIP, IP) ter oddajo vloge na javni razpis Ministrstva za okolje, prostor in energijo (JR EKP UTM 2025).

Obdobje upravičenosti stroškov in izdatkov je od 1. 1. 2023 do 31. 3. 2029. Za pričetek upravičenosti stroškov se šteje datum potrditve dokumenta identifikacije investicijskega projekta, kar v tem primeru pomeni 15. september 2025.

Predvidena časovnica izvedbe:

- 2025: priprava DIIP, IP, dopolnitve tehničnega poročila, priprava razpisne dokumentacije, pridobivanje soglasij in oddaja vloge na razpis,
- 2026: začetek gradbenih del,
- 2027: zaključek gradbenih del, tehnični pregled, poročanje (zahtevki) v sklopu prijave na razpis in predaja v uporabo.

9 Vpliv investicije na okolje

9.1 Uvod in pravni okvir

Ocena vplivov na okolje je bila pripravljena skladno z zahtevami Uredbe (EU) 2021/1060, Uredbe (EU) 2021/1058, načelom Do No Significant Harm (DNSH) iz Uredbe (EU) 2020/852 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter metodologijo iz Vademecum for 2021–2027 Climate Proofing of Infrastructure Investments (Evropska komisija, 2021). Na nacionalni ravni so bile upoštevane zahteve veljavne okoljske zakonodaje in predpisov s področja graditve in urejanja prostora.

Cilj ocene je dokazati, da investicija ne povzroča bistvene škode okolju in prispeva k zmanjšanju negativnih vplivov na podnebje ter h krepitvi podnebne odpornosti območja.

9.2 Ocena skladnosti z načelom DNSH

Ocena je izvedena po šestih okoljskih ciljih iz člena 17 Uredbe (EU) 2020/852:

1. Blažitev podnebnih sprememb

- Projekt prispeva k zmanjšanju emisij CO₂ s spodbujanjem hoje in kolesarjenja ter zmanjšanjem uporabe motornih vozil.
- Izvedba energetske učinkovite javne razsvetljave z ULOR = 0° in pametnim krmiljenjem zmanjšuje porabo energije in emisije toplogrednih plinov.
- Ukrep: uporaba nizkoogljičnih gradbenih materialov, kjer je mogoče, in optimizacija gradbene logistike.

2. Prilagajanje podnebnim spremembam

- Hidravlično ustrezna rekonstrukcija prepusta (Q100 + 0,50 m) zmanjšuje tveganje za poplave.
- Načrtovani elementi odvodnjavanja zmanjšujejo možnost zadrževanja padavinskih voda na površinah.
- Ukrep: vključitev poplavne varnosti v načrtovanje in izvedbo ter redno vzdrževanje odvodnjavanja.

3. Trajnostna raba in varstvo vodnih virov

- Projekt ne posega v vodovarstvena območja.
- Meteorne vode bodo vodene v obstoječ sistem odvodnjavanja, skladno z lokalnimi predpisi.
- Ukrep: preprečevanje izpusta nevarnih snovi med gradnjo, ustrezno skladiščenje goriv in maziv.

4. Prehod na krožno gospodarstvo

- Predvidena je ponovna uporaba izkopanega materiala in recikliranje gradbenih odpadkov v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki.
- Ukrep: ločeno zbiranje odpadkov med gradnjo in oddaja pooblaščenim zbiralcem.

5. Preprečevanje in nadzor onesnaževanja

- Projekt ne predvideva virov stalnega onesnaževanja.
- Ukrep: med gradnjo uporaba strojev v brezhibnem tehničnem stanju, preprečevanje razlitij, redno čiščenje gradbišča.

6. Varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov

- Posegi potekajo izključno na območju obstoječe prometne infrastrukture.
- Ukrep: vgradnja zaščitnih elementov za preprečevanje erozije brežin in zasaditev z avtohtonimi travnimi mešanicami.

Na podlagi izvedene presoje projekt izpolnjuje načelo DNSH, saj v nobenem od šestih okoljskih ciljev ne povzroča bistvene škode.

9.3 Ocena krepitve podnebne odpornosti

Ocena podnebne odpornosti je izvedena v skladu z metodologijo iz dokumenta Vademecum for 2021–2027 Climate Proofing of Infrastructure Investments (Evropska komisija, 2021) in zajema dve fazi: Faza 1 – Predhodna presoja tveganj in Faza 2 – Podrobno oceno in vključitev prilagoditvenih ukrepov.

Faza 1 – Predhodna presoja tveganj

Na podlagi analize zgodovinskih podatkov, projekcij podnebnih sprememb in lokalnih geografskih značilnosti so bila za območje investicije identificirana naslednja podnebna tveganja:

1. Poplavna ogroženost

- Območje trase prečka levi pritok Pivolskega potoka, ki se ob izjemnih padavinah lahko razlije in poplavi cestišče.
- Zgodovinski podatki in hidrotehnični elaborat potrjujejo, da obstoječi prepust ni dimenzioniran na visoke vode (Q100), kar povečuje tveganje poplavne škode.

2. Ekstremne padavine in neurja

- Projekcije kažejo na večjo pogostost in intenziteto krajevno močnih nalivov, kar povečuje obremenitev sistema odvodnjavanja in povečuje erozijsko tveganje ob cestnem telesu.

3. Povišane temperature in vročinski valovi

- Vročinski valovi lahko vplivajo na udobje uporabnikov in povzročajo dodatne obremenitve materialov (npr. mehčanje asfaltnih zmesi, termično raztezanje).

4. Sneg in poledica

- Možnost povečane pojavnosti hitrih temperaturnih sprememb v prehodnih obdobjih, kar lahko povzroča poškodbe zgornjega ustroja zaradi mrzlo vročih ciklov.

Na tej osnovi je bilo ugotovljeno, da so najpomembnejša podnebna tveganja povezana s poplavno ogroženostjo in obremenitvami zaradi ekstremnih padavin.

Faza 2 – Podrobna ocena in prilagoditveni ukrepi

Za zmanjšanje podnebnih tveganj so v zasnovo projekta vključeni naslednji tehnični in organizacijski ukrepi:

1. Ukrepi za poplavno varnost

- Rekonstrukcija prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka na pretok Q100 z dodatno varnostno višino +0,50 m.
- Stabilizacija in zaščita brežin z lomljencem ali betonskimi elementi ter zatravitvev z avtohtonimi vrstami za preprečevanje erozije.

2. Ukrepi za obvladovanje ekstremnih padavin

- Vgradnja točkovnih požiralnikov na kritičnih mestih, kjer gravitacijski odtok ni mogoč.
- Dimenzioniranje odvodnjavanja na povečane pretoke, skladno s smernicami za podnebno odpornost infrastrukture.

3. Ukrepi za povečanje odpornosti materialov

- Uporaba asfaltnih zmesi z izboljšano temperaturno odpornostjo, ki zmanjšujejo deformacije pri visokih temperaturah in preprečujejo lomljenje pri nizkih temperaturah.
- Izvedba ustreznih dilatacij in robnih detajlov za preprečevanje poškodb zaradi temperaturnih raztezkov.

4. Ukrepi za obratovanje in vzdrževanje

- Načrt rednega vzdrževanja odvodnjavanja in odstranjevanja naplavin iz prepustov.
- Uporaba okolju prijaznih sredstev za preprečevanje poledice.

Na podlagi izvedene presoje in vključenih tehničnih rešitev je mogoče zaključiti, da je projekt prilagojen podnebnim spremembam in odporen na predvidene podnebne vplive v celotni življenjski dobi. Glavna tveganja (poplave, ekstremne padavine) so ustrezno obvladana s tehničnimi ukrepi, medtem ko so vplivi povišanih temperatur, snega in poledice obvladani z izbiro ustreznih materialov in predvidenim vzdrževanjem.

9.4 Vpliv investicije na okolje med gradnjo in obratovanjem

Vplivi med gradnjo

Izvedba investicije bo, kot pri vseh gradbenih posegih, začasno vplivala na okolje. Ključni vplivi bodo povezani z gradbenimi deli, gradbeno mehanizacijo in začasno spremembo prometnega režima:

- Kakovost zraka: Gradbena dela lahko povzročijo povečanje koncentracije prašnih delcev (PM10, PM2,5) v neposredni bližini gradbišča, predvsem pri zemeljskih delih, odstranjevanju obstoječih površin in transportu materiala.

- Hrup: Uporaba gradbene mehanizacije in tovornih vozil bo povzročala povečane ravni hrupa, zlasti v dnevnem času. Hrupni vplivi bodo lokalnega značaja in omejeni na čas izvajanja del.
- Onesnaženje tal in voda: Obstaja tveganje za lokalno onesnaženje tal in podtalnice zaradi morebitnih razlitij goriv, maziv ali drugih nevarnih snovi iz gradbene mehanizacije.
- Prometna varnost: V času gradnje bo potrebna delna zapora ali zožitev vozišča, kar lahko povzroči začasne prometne zastoje in poveča tveganje prometnih nesreč.

Omilitveni ukrepi med gradnjo:

- uporaba gradbene mehanizacije, ki ustreza veljavnim okoljskim standardom in je tehnično brezhibna,
- redno zalivanje nezaščitenih površin in transportnih poti za zmanjšanje prašenja,
- časovno omejevanje hrupnih del na dnevni čas ter uporaba protihrupnih zaščit, kjer je to izvedljivo,
- ustrezno skladiščenje goriv in maziv v lovilnih posodah ter preprečevanje razlitij,
- postavitve gradbiščne ograje in varnostne signalizacije,
- ločeno zbiranje gradbenih odpadkov in njihovo oddajanje pooblaščenim zbiralcem,
- vzpostavitev obvozov ali začasnih prometnih ureditev, ki zagotavljajo varno gibanje pešcev in kolesarjev.

Vplivi med obratovanjem

Po zaključku gradnje bo nova mešana površina za pešce in kolesarje imela pretežno pozitivne vplive na okolje in kakovost življenja lokalne skupnosti:

- Zmanjšanje emisij CO₂ in drugih onesnaževal: Spodbujanje hoje in kolesarjenja bo zmanjšalo uporabo osebnih vozil in s tem izpuste toplogrednih plinov ter drugih onesnaževal zraka (NO_x, PM).
- Zmanjšanje hrupa: Preusmeritev dela potovanj z motoriziranih vozil na nemotorizirane oblike mobilnosti bo zmanjšala prometni hrup.
- Izboljšanje poplavne varnosti: Rekonstrukcija prepusta bo zmanjšala tveganje lokalnih poplav ter s tem povezane okoljske in gospodarske škode.
- Urejanje prostora in krajine: Nova ureditev bo izboljšala estetski videz območja ter prispevala k večji funkcionalnosti in urejenosti javnega prostora.
- Prometna varnost: Ločitev pešcev in kolesarjev od motornega prometa bo zmanjšala tveganje prometnih nesreč in povečala občutek varnosti med uporabniki.

- Dostopnost in socialna vključenost: Izboljšan dostop do storitev, javnega prometa in turističnih točk bo povečal socialno vključenost vseh skupin prebivalcev, vključno z ranljivimi skupinami.

Dolgoročni pozitivni učinki

Investicija bo dolgoročno prispevala k trajnostni mobilnosti, zmanjšanju okoljskega odtisa prometa, izboljšanju kakovosti zraka in hrupnega okolja, hkrati pa bo spodbudila rekreativne in turistične dejavnosti na območju obeh občin.

9.5 Povzetek vplivov na okolje

Analiza vplivov investicije na okolje je pokazala, da je projekt v celoti skladen z načelom Do No Significant Harm (DNSH), izpolnjuje zahteve za krepitev podnebne odpornosti in vključuje vse potrebne tehnične in organizacijske ukrepe za zmanjšanje morebitnih negativnih vplivov na okolje v fazi gradnje in obratovanja.

Med gradnjo so možni le kratkotrajni in lokalno omejeni vplivi na kakovost zraka, hrup, prometno varnost ter morebitno onesnaženje tal in voda. Ti vplivi so obvladljivi z izvedbo predvidenih omilitvenih ukrepov, kot so uporaba okolju prijazne gradbene mehanizacije, zalivanje površin proti prašenju, nadzor nad skladiščenjem goriv in ločeno zbiranje gradbenih odpadkov.

V fazi obratovanja bo investicija imela pretežno pozitivne vplive na okolje, družbo in gospodarstvo. Zmanjšala bo emisije CO₂ in hrupa, spodbudila trajnostne oblike mobilnosti, izboljšala poplavno varnost ter dostopnost območja. Poleg tega bo prispevala k urejenosti prostora in večji prometni varnosti, hkrati pa bo povečala privlačnost območja za prebivalce in obiskovalce.

S svojimi dolgoročnimi učinki projekt neposredno podpira cilje evropskih in nacionalnih politik trajnostnega razvoja, še posebej na področjih zmanjšanja okoljskega odtisa prometa, krepitev trajnostne mobilnosti ter prilagajanja podnebnim spremembam.

Tabela 17: Omilitveni ukrepi

Faza projekta	Vrsta vpliva	Značaj vpliva	Trajanje	Omilitveni ukrepi
Gradnja	Prašni delci in zmanjšana kakovost zraka	Negativen, lokalno omejen	Kratek rok	Zalivanje površin, omejitev hitrosti gradbene mehanizacije, pokrivanje tovorov med prevozom

Gradnja	Povečan hrup	Negativen, lokalno omejen	Kratek rok	Uporaba protihrupne mehanizacije, omejitev del na dnevni čas
Gradnja	Možnost onesnaženja tal in voda	Negativen, lokalno omejen	Kratek rok	Ustrezno skladiščenje goriv in maziv, lovilne posode, takojšnje ukrepanje ob razlitju
Gradnja	Motnje v prometu in zmanjšana prometna varnost	Negativen, lokalno omejen	Kratek rok	Ustrezna prometna signalizacija, začasne prometne ureditve, varni obvozi za pešce in kolesarje
Obratovanje	Zmanjšanje emisij CO ₂ in hrupa	Pozitiven	Dolg rok	Spodbujanje hoje in kolesarjenja, povezava na obstoječe trajnostne prometne mreže
Obratovanje	Izboljšanje poplavne varnosti	Pozitiven	Dolg rok	Rekonstrukcija prepusta (Q100 + 0,50 m), redno vzdrževanje odvodnjavanja
Obratovanje	Ureditev prostora in krajinske podobe	Pozitiven	Dolg rok	Kvalitetna urbanistična zasnova, zasaditev avtohtone vegetacije
Obratovanje	Povečanje prometne varnosti	Pozitiven	Dolg rok	Ločitev pešcev in kolesarjev od motornega prometa, ustrezna signalizacija
Obratovanje	Izboljšana dostopnost in socialna vključenost	Pozitiven	Dolg rok	Univerzalna dostopnost, povezave do javnega prometa in storitev

10 Analiza zaposlenih

10.1 Varianta brez investicije

V primeru, da se investicija v izgradnjo mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem ne izvede, obstoječa kadrovska struktura občin ne bo dodatno obremenjena z izvedbenimi nalogami. Mestna občina Maribor in Občina Hoče–Slivnica bosta še naprej izvajali zgolj redne naloge vzdrževanja občinskih cest ter osnovno koordinacijo v okviru obstoječih služb. Ker posebnih novih projektnih aktivnosti ne bo, dodatne kadrovske okrepitve ali vključevanje zunanjih strokovnih služb ne bo potrebno. V tem primeru ne pride do novih zaposlitev, vse aktivnosti se izvajajo v okviru obstoječih zaposlenih. Vendar bo ostalo nerešeno vprašanje prometne varnosti in trajnostne mobilnosti na obravnavanem odseku, kar bo dolgoročno zahtevalo več angažmaja občinskih služb pri obravnavi pritožb, usklajevanju in pripravi manjših vzdrževalnih ukrepov.

10.2 Varianta z investicijo

Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje je organizacijsko in kadrovsko ustrezno načrtovana. Projekt se bo izvajal v partnerskem sodelovanju med Mestno občino Maribor, ki nastopa kot vodilni partner in prijavitelj na razpis JR EKP UTM 2025, ter Občino Hoče–Slivnica kot konzorcijskim partnerjem.

Mestna občina Maribor je odgovorna za celotno koordinacijo in vodenje projekta, pripravo in oddajo investicijske ter razpisne dokumentacije ter za finančni nadzor in poročanje razpisnemu organu. Občina Hoče–Slivnica sodeluje pri pripravi dokumentacije, pridobivanju soglasij, ureditvi lastniških razmerij ter prevzema koordinacijo aktivnosti na delu trase, ki poteka na njenem območju. Obe občini zagotavljata sofinanciranje investicije in razpolagata z notranjimi strokovnimi kapacitetami za učinkovito vodenje, kar izhaja iz njunih izkušenj pri izvedbi infrastrukturnih projektov, financiranih iz evropskih virov.

V projekt so vključeni tudi zunanji strokovni partnerji. Projektantsko podjetje je pripravilo tehnično poročilo in zagotovilo usklajenost rešitve s prostorskimi akti in zakonodajo. Ker gre za ureditev na obstoječi infrastrukturi, gradbeno dovoljenje ni potrebno. Za nadzor nad izvedbo del bo imenovan zunanji nadzornik, ki bo spremljal kakovost, skladnost z dokumentacijo in terminskim planom ter potrjeval izvedena dela. Gradnjo bo izvedel izvajalec, izbran v postopku javnega naročila, ki bo moral spoštovati vse gradbene, varnostne in okoljske predpise. Poleg tega bo imenovan koordinator za varnost in zdravje pri delu, ki bo pripravil varnostni načrt in spremljal izvajanje zaščitnih ukrepov na gradbišču.

Načrtovana organizacijska struktura zagotavlja jasno razmejitev odgovornosti med partnerjema in zunanjimi izvajalci ter omogoča učinkovito koordinacijo vseh aktivnosti. Izvedba investicije ne povzroča dodatnega zaposlovanja, saj bodo vse naloge opravljene v okviru obstoječih zaposlenih obeh občin in z angažiranjem zunanjih strokovnih partnerjev. S tem so izpolnjeni pogoji za pravočasno, kakovostno in finančno nadzorovano izvedbo investicije.

11 Analiza izvedljivosti

Projekt je izvedljiv z vidika:

- tehnične pripravljenosti: izdelano je tehnično poročilo, ki vsebuje vsa izhodišča za izvedbo investicije; pripravljeni so geodetski, geotehnični in hidrološko-hidravlični elaborati; preverjena je skladnost s prostorskimi akti (OPN) obeh občin; ker se investicija izvaja na obstoječi infrastrukturi, gradbeno dovoljenje ni potrebno,
- kadrovske organizacije: jasno so razmejene naloge med vodilnim partnerjem (Mestna občina Maribor), konzorcijskim partnerjem (Občina Hoče–Slivnica) ter zunanjimi strokovnimi izvajalci (projektant, nadzornik, izvajalec gradbenih del, koordinator za varnost in zdravje pri delu),
- finančne konstrukcije: zagotovljeni so viri financiranja iz nepovratnih sredstev razpisa JR EKP UTM 2025 (80 % upravičenih stroškov), ter preostanek iz lastnih sredstev obeh občin,
- časovne izvedljivosti: časovnica predvideva pripravo dokumentacije in prijave na razpis v letu 2025, izvedbo gradbenih del v letu 2026 ter zaključek z vsemi spremljevalnimi ureditvami v letu 2027; terminski načrt je usklajen s pogoji razpisa in omogoča minimalne motnje za promet.

Na podlagi izkušenj partnerjev in visoke stopnje tehnične pripravljenosti lahko ocenimo, da je projekt ob ustreznem upravljanju popolnoma izvedljiv v načrtovanih finančnih, tehničnih in časovnih okvirih.

12 Ugotovitev smiselnosti in možnosti nadaljnje priprave investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije s časovnim načrtom

V okviru DIIP sta bili analizirani dve varianti:

- Varianta 0 – brez investicije: ohranjanje obstoječega stanja ne zagotavlja varnih in neprekinjenih površin za pešce in kolesarje, ne rešuje prometno-varnostnih tveganj na odseku LC 243911 in ne prispeva k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na območju Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica. Vztrajanje pri tej varianti bi pomenilo nadaljnjo prometno ogroženost ranljivih skupin udeležencev, neizkoriščene možnosti za povezovanje obeh občin in Botaničnega vrta ter izgubo možnosti črpanja evropskih nepovratnih sredstev.
- Varianta 1 – izvedba investicije: predvideva ureditev enostranske dvosmerne mešane površine za pešce in kolesarje dolžine 435 m in širine 2,5 m ob lokalni cesti LC 243911, vključno z rekonstrukcijo prepusta na levi pritok Pivolskega potoka (Q100 + 0,50 m), odvodnjavanjem, stabilizacijo brežin in ureditvijo javne razsvetljave. Varianta zagotavlja bistveno večjo prometno varnost, zmanjšuje emisije toplogrednih plinov, izboljšuje povezljivost in omogoča dostop do javnega potniškega prometa ter turistično-izobraževalnih točk.

Na podlagi primerjave je Varianta 1 edina smiselna rešitev, saj neposredno prispeva k doseganju strateških ciljev trajnostne mobilnosti in izpolnjuje pogoje razpisa JR EKP UTM 2025.

Potrebna nadaljnja dokumentacija

Ker skupna vrednost investicije znaša 650.302,28 EUR (nad pragom 500.000 EUR), je potrebno pripraviti še:

- Investicijski program (IP) – skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ,
- vsa dokazila za prijavo na razpis JR EKP UTM 2025 (obrazci, DNSH analiza, Izjava o krepitvi podnebne odpornosti),
- razpisna dokumentacija za izbor izvajalca gradbenih del v skladu z ZJN-3,
- po potrebi podrobnejši projektantski načrt izvedbe (PZI) za podporo nadzoru in izvajanju gradbenih del (glede na to, da gradbeno dovoljenje ni potrebno).

Časovni načrt nadaljnjih aktivnosti

- marec–september 2025: priprava in potrditev Investicijskega programa (IP),

- do 30. 9. 2025: oddaja prijave na razpis JR EKP UTM 2025,
- 2026: priprava razpisne dokumentacije za izvajalca (v kolikor bo projekt odobren za sofinanciranje).