



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: 3712-518/2023-17

Datum: 10.09.2025

GMS - 665 / I

MESTNI SVET

MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: POPRAVEK GRADIVA GMS – 665 PREDLAGANEGA ZA OBRAVNAVO NA 27.
REDNI SEJI MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE MARIBOR**

**INVESTICIJSKI PROGRAM - IP
IZVEDBA MEŠANE POTI ZA PEŠCE IN KOLESARJE OB LC 243911 MED
SPODNJI MI HOČAMI IN RAZVANJEM**

Spoštovani,

Prilagam vam **popravljen dokument IP** 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, 10, 17, 21, 29, 29)
- Naslovna stran: popraviti naziv dokumenta (faza) v Investicijski program (napačno naveden 'projekt') - popravljeno
- stran 16 – navesti izdelovalca DIIP-a in datum izdelave ter potrditev župana kot predhodno potrjenega dokumenta - Dopolnjeno
- Generalno čez cel dokument, popraviti nekonsistentnosti zapisov (npr. raba velikih črk – enkrat se uporabljajo velike črke enkrat male, nadalje okrepljeni (bold) zapisi brez razloga npr. tel. št., imena, - popravljeno
- Poenotiti dolžino ceste ali v natančno 435 m ali cca. 435 m, saj se v dokumentu pojavljata oba termina, enako pri širini ceste (enkrat najmanj 2,5 m, enkrat z znakom $\geq 2,5$ m enkrat samo 2,5), - Poenoteno
- Strani 23 in 24, tabeli 3 in 4 imata v naslovu tekoče cene, v sami tabeli pa se navaja stalne cene – popraviti na način da je najprej tabela po stalnih cenah za oba partnerja in potem po tekočih cenah za oba partnerja – dopolnjeno in popravljeno
- Stran 58, tabela 13 – popraviti seštevke brez DDV (-0,01 EUR) - usklajeno
- Stran 74, tabela 26 – popraviti terminski plan aktivnosti v prvi in tretji vrstici v: april – september - usklajeno
- Stran 75 – Gantogram ni časovno usklajen z tabelo 26 – ustrezno popraviti gantogram - usklajeno



Predlagani sklep iz gradiva GMS – 665 ostane nespremenjen

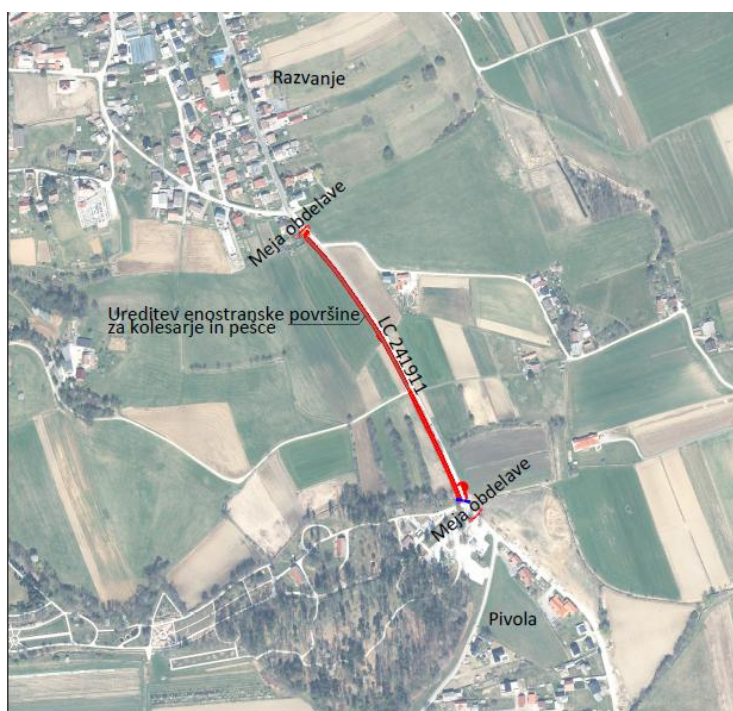
- PREDLOG SKLEPA:
1. Mestni svet Mestne občine Maribor sprejme investicijski program – IP, za projekt Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter pooblasti župana MOM za podpis IP in sklepa o potrditvi IP. Mestni svet nalaga pripravljavcem IP, da za prijavo na razpis MOPE po potrebi vnesejo redakcijske popravke, če ti ne spreminjajo ključnih sestavin IP

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:	INVESTICIJSKI PROGRAM (IP) (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

1	UVODNA PREDSTAVITEV PROJEKTA.....	9
1.1	Uvodno pojasnilo.....	9
1.2	Opredelitev investitorja - prijavitelja	10
1.3	Opredelitev investitorja – konzorcijski partner	11
1.4	Strokovna služba odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne in druge dokumentacije.....	12
1.5	Odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije	13
1.6	Namen in cilji investicijskega projekta.....	14
1.6.1	Cilji investicije.....	14
1.6.2	Namen investicije.....	15
2	POVZETEK PREDHODNE DOKUMENTACIJE	16
3	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	18
3.1	Namen.....	18
3.2	Cilji investicije	18
3.3	Spisek strokovnih podlag.....	18
3.4	Kratek opis upoštevanih variant in utemeljitev izbrane optimalne variante	20
3.5	Odgovorna oseba za izvedbo projekta in dogovorna oseba investicijskega projekta.....	21
3.6	Opis investitorja – konzorcijskega partnerja.....	21
3.7	Predstavitev izdelovalca investicijskega programa.....	21
3.8	Predvidena organizacija in prvine za izvedbo in spremljanje investicije.....	22
3.9	Ocenjena vrednost investicije in finančna konstrukcija.....	23
3.9.1	Stalne cene.....	23

3.9.2	Tekoče cene	24
3.10	Delež in viri financiranja	27
3.11	Utemeljitev upravičenosti izvedbe projekta	28
4	OSNOVNI PODATKI O NOSILCU PROJEKTA, INVESTITORJU IN IZDELOVALCU INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA	29
4.1	Predstavitev nosilca projekta in investitorja Mestna Občina Maribor	29
4.2	Predstavitev konzorcijskega partnerja in soinvestitorja Občina Hoče-Slivnica	31
4.3	Predstavitev izdelovalca investicijskega dokumenta	33
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJASTANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE	34
5.1	Obstoječe stanje kot osnovno izhodišče za investicijsko namero	34
5.1.1	Obstoječe stanje v Sloveniji	34
5.1.2	Obstoječe stanje v Mestni občini Maribor	35
5.1.3	Obstoječe stanje v Občini Hoče-Slivnica	36
5.1.4	Obstoječe stanje lokalne ceste LC 243911	37
5.2	Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami	41
5.2.1	Program evropske kohezijske politike 2021–2027	41
5.2.2	Javni razpis JR EKP UTM 2025	41
5.2.3	Celostna prometna strategija	42
5.2.4	Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo (MOPE, 2022)	42
5.2.5	Nacionalne smernice za kolesarsko infrastrukturo (MOPE, 2022; Pravilnik o kolesarskih površinah)	42
5.2.6	Strategija razvoja Slovenije 2030 in cilji EU	43
5.2.7	Načrt za okrevanje in odpornost (NOO) in načelo »ne povzroči znatne škode« (DNSH)..	43
5.2.8	Horizontalna načela in človekove pravice (Uredba EU 2021/1060)	43

5.2.9	Načelo »ne povzroči znatne škode« – tehnična merila DNSH.....	44
5.2.10	Podnebna odpornost infrastrukturne naložbe	44
6	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI Z ANALIZO TRŽNIH DEJAVNOSTI	45
6.1	Izhodišča na podlagi analize tržnih priložnosti	45
6.2	Razvojne možnosti investicije.....	46
6.3	Izhodišča na podlagi analize tržnih priložnosti	46
6.4	Cilji investicije	47
6.4.1	Zasledovanje meril razpisa.....	47
6.4.2	Doseganje kazalnikov	49
6.4.3	Doseganje posebnih pogojev skladno z razpisom	50
7	TEHNIČNO TEHNOLOŠKI OPIS INVESTICIJE	52
7.1	Vrsta in namen investicije	52
7.2	Tehnični opis trase	54
8	ANALIZA ZAPOSLENIH	57
9	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA.....	58
9.1	Oprelitev investicije.....	58
9.2	Upravičeni stroški	60
9.3	Vrednost investicije po stalnih in tekočih cenah z dinamiko nastajanja stroškov.....	63
9.3.1	Stalne cene.....	63
9.3.2	Tekoče cene	65
9.4	Delež in viri financiranja	67
10	ANALIZA LOKACIJE	68
11	VPLIV NA OKOLJE	69

11.1	Uvod in pravni okvir	69
11.2	Ocena skladnosti z načelom DNSH	69
11.3	Ocena krepitve podnebne odpornosti	70
11.4	Vpliv investicije na okolje med gradnjo in obratovanjem	72
11.5	Povzetek vplivov na okolje.....	73
12	TERMINSKI NAČRT INVESTICIJE.....	76
12.1	Terminski plan poteka investicije	76
12.2	Analiza izvedljivosti.....	78
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA	79
13.1	Finančni prihodki	79
13.2	Finančni stroški.....	79
13.3	Ekonomске koristi investicije.....	81
14	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI.....	84
14.1	Finančna analiza	84
14.2	Izhodišča in predpostavke finančne analize	84
14.3	Finančna analiza	86
14.4	Ekonomska analiza	91
15	ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI.....	97
15.1	Analiza tveganja	97
15.2	Analiza občutljivosti.....	98
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	100
17	PRILOGE	101
17.1	Sklep o potrditvi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta DIIP	101

17.2	Sklep o potrditvi Investicijskega program IP	101
------	--	-----

KAZALO SLIK

Slika 1:	Lokacija Mestne občine Maribor v Sloveniji.....	29
Slika 2:	Območje Mestne občine Maribor (VIR: HTTPS://GIS.IOBCINA.SI/).....	30
Slika 3:	Lokacija Občine Hoče-Slivnica v Sloveniji.....	32
Slika 4:	Območje občine Hoče-Slivnica (Vir: https://gis.iobcina.si/).....	32
Slika 5:	Območje začetka mešane površine in navezava na obstoječ pločnik v naselju Razvanje	37
Slika 6:	Območje izven naselja na Razvanjski cesti.....	38
Slika 7:	Območje zaključka mešane površine pri priključku za »Botanični vrt«.....	39
Slika 8:	PLDP Mestne občine Maribor	41
Slika 9:	Predvidena trasa investicije	53
Slika 10:	Prerez površine.....	54
Slika 11:	Gradbena situacija del Mestne občine Maribor	55
Slika 12:	Gradbena situacija del Občine Hoče-Slivnica.....	56

KAZALO PREGLEDNIC

Tabela 1:	Povzetek finančne in ekonomske analize	20
Tabela 2:	Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za MOM	23
Tabela 3:	Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za OHS.....	23
Tabela 4:	Dinamika nastajanja stalnih stroškov za celoten konzorcij.....	24
Tabela 5:	Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za MOM	25
Tabela 6:	Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za OHS	25
Tabela 7:	Dinamika nastajanja stroškov za celoten konzorcij po tekočih cenah	26
Tabela 8:	Viri financiranja v tekočih cenah	27

Tabela 9: Viri financiranja skladno s konzorcijskimi partnerji	27
Tabela 10: Merila in obrazložitev meril.....	48
Tabela 11: Doseganje kazalnikov skladno z razpisom	49
Tabela 12: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah MOM	59
Tabela 13: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah OHS	59
Tabela 14: Celotna investicija po stalnih cenah	59
Tabela 15: Opredelitev celotne investicije po tekočih cenah MOM	59
Tabela 16: Opredelitev celotne investicije po tekočih cenah OHS.....	60
Tabela 17: Skupni stroški konzorcija po tekočih cenah	60
Tabela 18: Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah za MOM.....	62
Tabela 19: Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah za OHS	62
Tabela 20: Celotni stroški investicije ločeni na upravičene in neupravičene stroške v tekočih cenah ...	63
Tabela 21: Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za MOM	63
Tabela 22: Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za OHS.....	64
Tabela 23: Dinamika nastajanja stalnih stroškov za celoten konzorcij.....	64
Tabela 24: Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za MOM	65
Tabela 25: Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za OHS	65
Tabela 26: Dinamika nastajanja stroškov za celoten konzorcij po tekočih cenah	66
Tabela 27: Viri financiranja v tekočih cenah	67
Tabela 28: Viri financiranja skladno s konzorcijskimi partnerji	67
Tabela 29: Omilitveni ukrepi	74
Tabela 30: Terminski plan.....	76
Tabela 31: Gantov diagram.....	77

Tabela 32: Stroški tekom ekonomske dobe projekta.....	80
Tabela 33: Ekonomski prihodki	82
Tabela 34: Finančna analiza v primeru nepovratnih sredstev.....	86
Tabela 35: Finančni kazalnik NSV	87
Tabela 36: Finančna analiza brez spodbude	88
Tabela 37: Finančni kazalnik NSV brez spodbude	89
Tabela 38: Rezultati ekonomske analize s spodbudo.....	91
Tabela 39: Ekonomska analiza s subvencijo.....	93
Tabela 40: Ekonomska analiza brez spodbude	95
Tabela 41: Ekonomska NSV brez spodbude	96
Tabela 42: Prepoznana tveganja in predvideni ukrepi.....	97
Tabela 43: Ekonomska analiza občutljivosti (tekoče cene)	99

1 UVODNA PREDSTAVITEV PROJEKTA

1.1 Uvodno pojasnilo

Investitorici projekta sta Mestna občina Maribor in Občina Hoče–Slivnica, ki se na javni razpis prijavljata v konzorcijskem partnerstvu. S tem zagotavljata usklajeno pripravo, izvedbo in dolgoročno upravljanje investicije na območju, ki poteka po upravnem območju obeh občin.

Namen investicije »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je zagotoviti varno, neprekinjeno in tehnično ustrezno povezavo za pešce in kolesarje med Pivolo in Razvanjem, skladno s tehničnimi standardi, pogoji JR EKP UTM 2025 ter strateškimi dokumenti obeh občin.

Projekt predvideva izgradnjo približno 435 m dolge mešane površine za pešce in kolesarje, rekonstrukcijo prepusta ter vgradnjo energetske učinkovite javne razsvetljave. S tem se bo odpravila prometna vrzel, povečala prometna varnost ranljivih skupin, izboljšala povezanost obstoječih omrežij in zmanjšala poplavna ogroženost. Investicija bo prispevala k trajnostni mobilnosti, zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje ter izboljšanju kakovosti bivanja v obeh občinah.

1.2 Opredelitev investitorja - prijavitelja

Naziv	MESTNA OBČINA MARIBOR
Naslov	Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor
Odgovorna oseba	Aleksander Saša Arsenovič, župan Mestne občine Maribor
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:	

1.3 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:	

1.4 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	

1.5 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

1.6 Namen in cilji investicijskega projekta

1.6.1 Cilji investicije

Primarni cilj investicije je 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.

Splošni 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,
 - 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 energetske učinkovitih svetilk ULOR = 0°: 100 %,
- pridobljena vsa lastniška in služnostna razmerja: 100 % pred začetkom gradnje.

1.6.2 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.

2 POVZETEK PREDHODNE DOKUMENTACIJE

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.

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 razsvetljavo 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 povezavo 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), zaradi česar dvostranske in/ali 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,

- energetska 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.

DIIP je bil izdelan avgusta 2025 s strani podjetja Melior, Martina Anderlič s.p., dne 15. 9. 2025 pa ga je potrdil Aleksander Saša Arsenovič, župan Mestne občine Maribor.

3 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

3.1 Namen

Namen investicije je vzpostaviti varno in neprekinjeno povezavo za pešce in kolesarje med naseljema Pivola in Razvanje. Nova mešana površina bo skladna s tehničnimi standardi, pogoji JR EKP UTM 2025 in strateškimi dokumenti občin, odpravila obstoječo prometno vrzel ter omogočila varno souporabo prostora ranljivim skupinam. Projekt zasleduje cilje trajnostne mobilnosti, zmanjšanja okoljskih vplivov prometa in izboljšanja kakovosti bivanja. Z izvedbo se bo povečala prometna varnost, izboljšala povezanost naselij ter spodbudilo medobčinsko sodelovanje pri razvoju varnega in okolju prijaznega prometnega sistema.

3.2 Cilji investicije

Primarni cilj je zagotoviti varno, neprekinjeno in tehnično ustrezno infrastrukturo za pešce in kolesarje med Pivolo in Razvanjem, skladno z JR EKP UTM 2025 ter strateškimi dokumenti občin. Projekt bo:

- vzpostavil 435 m dolgo mešano površino za pešce in kolesarje,
- izboljšal zveznost obstoječega omrežja in odpravil prometno vrzel,
- povečal prometno varnost ranljivih skupin,
- posodobil obstoječi prepust in zmanjšal poplavno ogroženost,
- zagotovil energetske učinkovito javno razsvetljava,
- uredil dostopnost in lastniška razmerja ob trasi.

3.3 Spisek strokovnih podlag

Investicijski program (IP) 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).

3.4 Kratak opis upoštevanih variant in utemeljitev izbrane optimalne variante

V okviru priprave investicijskega programa sta bili obravnavani dve varianti izvedbe projekta, in sicer:

- **Varianta 1:** izvedba investicije z nepovratnimi sredstvi JR EKP UTM 2025,
- **Varianta 2:** izvedba investicije brez nepovratnih sredstev.

Za obe varianti je bila izvedena finančna in ekonomska analiza. Rezultati so pokazali, da je v obeh primerih finančna neto sedanja vrednost negativna, saj gre za javni, neprofitni projekt, ki ne ustvarja neposrednih prihodkov. To pomeni, da zgolj s finančnega vidika investicija ni upravičena.

Tabela 1: Povzetek finančne in ekonomske analize

Kazalnik / Varianta	Finančna analiza (z nepovratnimi sredstvi)	Finančna analiza (brez nepovratnih sredstev)	Ekonomska analiza (z nepovratnimi sredstvi)	Ekonomska analiza (brez nepovratnih sredstev)
FNSV / ENSV	-431.762 EUR	-755.849 EUR	418.003 EUR	98.512 EUR
EIRR	n/p (negativna)	n/p (negativna)	9,342 %	1,259 %
RNSV	-0,703	-1,230	0,680	0,163
Doba vračanja investicije	Se ne povrne	Se ne povrne	8,14 let	15,10 let
Razmerje koristi/stroški (B/C)	Se ne izračuna	Se ne izračuna	1,574	1,135
Skupne diskontirane koristi	Se ne izračuna	Se ne izračuna	1.146.295 EUR	826.805 EUR
Skupni diskontirani stroški	Se ne izračuna	Se ne izračuna	728.292 EUR	728.292 EUR

Kljub temu ekonomska analiza kaže na pozitivne učinke izvedbe, saj projekt ustvarja pomembne družbene koristi: izboljšanje prometne varnosti, večjo povezanost naselij, zmanjšanje emisij in hrupa, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izboljšanje kakovosti bivanja. Ekonomska neto sedanja vrednost je pozitivna, ekonomska interna stopnja donosnosti pa presega mejno diskontno stopnjo 5 %, kar potrjuje ekonomsko vzdržnost naložbe.

Na podlagi izvedenih analiz je kot optimalna prepoznana varianta izvedbe investicije z nepovratnimi sredstvi JR EKP UTM 2025, saj omogoča razbremenitev občinskih proračunov in hkrati zagotavlja doseg vseh strateških ciljev projekta.

3.5 Odgovorna oseba za izvedbo projekta in dogovorna oseba investicijskega projekta



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
Vodja projekta	Suzana Fras

3.6 Opis investitorja – konzorcijskega partnerja



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
Vodja projekta	Metka Meglič, direktorica OU

3.7 Predstavitev izdelovalca investicijskega programa

Izdelovalec Melior, Martina Anderlič s.p.

Naslov: Ulica heroja Vojka 10, 2000 Maribor
Telefon: 040 77 88 01
Odgovorna oseba: Martina Anderlič
Izdelovalec IP: Martina Anderlič

3.8 Predvidena organizacija in pvrine za izvedbo in spremljanje investicije

Glavni prijavitelj in nosilec investicije je Mestna občina Maribor, ki bo odgovorna za prijavo na razpis, vodenje in koordinacijo celotnega projekta, pridobivanje nepovratnih sredstev ter izpolnjevanje vseh obveznosti, določenih v razpisni dokumentaciji. Občina Hoče–Slivnica sodeluje kot partner pri izvedbi investicije in bo zagotavljala podporo pri pripravi dokumentacije, usklajevanju lokalnih pogojev, pridobivanju zemljišč ter pri zagotavljanju vseh potrebnih soglasij za nemoteno izvedbo.

Tehnično dokumentacijo in strokovne podlage je pripravil usposobljen projektant, ki bo zagotavljal tudi tehnično podporo v fazi izvedbe. Gradbena dela bo izvedel izvajalec, izbran na podlagi postopka javnega naročila, katerega odgovornost bo izvedba GOI del v skladu s projektno dokumentacijo, veljavno zakonodajo in pogoji JR EKP UTM 2025. Nad izvedbo del bo bdel nadzorni inženir, ki bo spremljal skladnost gradnje z dokumentacijo, kakovost uporabljenih materialov in izpolnjevanje pogodbenih obveznosti. Poleg tega bo imenovan koordinator za varnost in zdravje pri delu, ki bo zagotavljal varno izvajanje aktivnosti na gradbišču.

Finančni nadzor nad izvajanjem projekta bo zagotovila Mestna občina Maribor v sodelovanju z zunanjimi strokovnimi službami s področja računovodstva in revizije, skladno z zahtevami JR EKP UTM 2025. V fazi izvajanja in po zaključku projekta bo Mestna občina Maribor pripravljala redna poročila za potrebe sofinancerja ter spremljala doseganje kazalnikov uspešnosti, kot so dolžina zgrajene poti, odprava kritičnih točk prometne varnosti in delež energetske učinkovitih svetilk.

Na ta način bo zagotovljena celovita in učinkovita organizacija izvedbe projekta ter ustrezno spremljanje njegovega napredovanja in trajnostnih učinkov.

			[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
GOI - MOM	143.055,99	174.528,31	0,00	0,00	71.528,00	87.264,15	71.528,00	87.264,15
Vodovod - MOM	101.490,88	123.818,87	0,00	0,00	50.745,44	61.909,44	50.745,44	61.909,44
Razsvetljava - MOM	42.649,90	52.032,88	0,00	0,00	21.324,95	26.016,44	21.324,95	26.016,44
Investicijska dokumentacija - MOM	3.706,54	4.521,98	3.706,54	4.521,98	0,00	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	0,00
Gradbeni nadzor - MOM	5.743,94	7.007,60	0,00	0,00	2.871,97	3.503,80	2.871,97	3.503,80
Informiranje in ozaveščanje - MOM	15.443,91	18.841,57	0,00	0,00	7.721,95	9.420,79	7.721,95	9.420,79
Investicijska vrednost	319.978,36	390.373,60	11.593,75	14.144,37	154.192,31	188.114,62	154.192,31	188.114,62

Skupna vrednost investicije za oba partnerja skupaj znaša 517.968,52 EUR brez DDV oziroma 631.921,59 EUR z DDV. Dinamika stroškov predvideva 22.896,35 EUR z DDV v letu 2025, 304.512,62 EUR z DDV v letu 2026 in 304.512,62 EUR z DDV v letu 2027.

Tabela 4: Dinamika nastajanja stalnih stroškov za celoten konzorcij

Dinamika izvedbe po stalnih 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]
Mestna občina Maribor	197.990,16	241.547,99	7.173,75	8.751,98	95.408,20	116.398,01	95.408,20	116.398,01
Občina Hoče-Slivnica	319.978,36	390.373,60	11.593,75	14.144,37	154.192,31	188.114,62	154.192,31	188.114,62
SKUPAJ	517.968,52	631.921,59	18.767,50	22.896,35	249.600,51	304.512,62	249.600,51	304.512,62

3.9.2 Tekoče cene

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah znaša 533.034,66 EUR brez DDV oziroma 650.302,28 EUR z DDV. Dinamika porabe za celoten konzorcij je razporejena v letih 2025–2027 in znaša 22.896,35 EUR v letu 2025, 311.211,90 EUR v letu 2026 ter 316.194,03 EUR v letu 2027, pri čemer največji del izdatkov zapade v leti 2026 in 2027. V okviru delitve po partnerjih znaša vrednost pri Mestni občini Maribor 203.749,09 EUR brez DDV (248.573,89 EUR z DDV), pri Občini Hoče–Slivnica pa 329.285,56 EUR brez DDV (401.728,39 EUR z DDV).

Tabela 5: Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za MOM

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	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	0,00
Projektna dokumentacija - MOM	4.880,30	5.953,96	4.880,30	5.953,96	0,00	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 6: 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	0,00
Projektna dokumentacija - MOM	7.887,20	9.622,39	7.887,20	9.622,39	0,00	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 7: Dinamika nastajanja stroškov za celoten konzorcij po tekočih cenah

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]
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

3.10 Delež in viri financiranja

Finančna konstrukcija je zasnovana skladno z JR EKP UTM 2025. Sredstva iz državnega proračuna za celoten projekt znašajo 343.713,51 EUR. Lastna sredstva občin znašajo 306.588,77 EUR, od tega Mestna občina Maribor zagotavlja 110.842,07 EUR, Občina Hoče–Slivnica pa 195.746,70 EUR. Razdelitev sredstev po partnerjih je naslednja: MOM 137.731,82 EUR in OHS 205.981,69 EUR.

Tabela 8: 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
<i>KS</i>	0,00	144.918,26	147.238,23	0,00	0,00	292.156,49
<i>SLO</i>	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 9: 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

3.11 Utemeljitev upravičenosti izvedbe projekta

Izvedba projekta je utemeljena z vidika obstoječih potreb in strateških ciljev obeh občin. Trenutno stanje na odseku med Pivolo in Razvanjem ne omogoča varne in neprekinjene hoje ter kolesarjenja, kar predstavlja tveganje predvsem za otroke, starejše in osebe z omejeno mobilnostjo. Pomanjkanje ustrezne infrastrukture povzroča prometne nevarnosti in zmanjšuje privlačnost trajnostnih oblik mobilnosti.

Projekt je v celoti skladen s cilji JR EKP UTM 2025 ter z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi strateškimi dokumenti, ki spodbujajo razvoj trajnostne mobilnosti, izboljšanje prometne varnosti in zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje. S tem projekt neposredno prispeva k razvoju varnega, vključujočega in okolju prijaznega prometnega sistema.


Izvedba investicije bo imela številne pozitivne učinke za prebivalce in obiskovalce območja. Z izgradnjo mešane površine bo izboljšana prometna varnost, zagotovljena večja povezanost naselij ter izboljšan dostop do javnega prometa, storitev in turističnih točk. Zmanjšani bodo negativni vplivi motornega prometa na okolje, spodbujene bodo okolju prijazne oblike mobilnosti ter zdrav življenjski slog prebivalstva.

Finančna analiza sicer izkazuje negativno neto sedanjo vrednost, kar je značilno za javne investicije brez neposrednih prihodkov, vendar ekonomska analiza potrjuje pozitivne učinke z vidika družbeno-ekonomske upravičenosti. Ekonomska neto sedanja vrednost je pozitivna, interna stopnja donosnosti presega zahtevano diskontno stopnjo, razmerje koristi in stroški pa potrjujejo smiselnost investicije.

Na podlagi navedenega je izvedba investicije utemeljena in predstavlja nujen korak k izboljšanju prometne varnosti, trajnostni mobilnosti in kakovosti bivanja v občinah Maribor in Hoče–Slivnica.

4 OSNOVNI PODATKI O NOSILCU PROJEKTA, INVESTITORJU IN IZDELOVALCU INVESTICIJSKEGA DOKUMENTA

4.1 Predstavitev nosilca projekta in investitorja Mestna Občina Maribor

 <p>Mestna občina Maribor Univerzitetno mesto</p>	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
	Vodja projekta	Suzana Fras

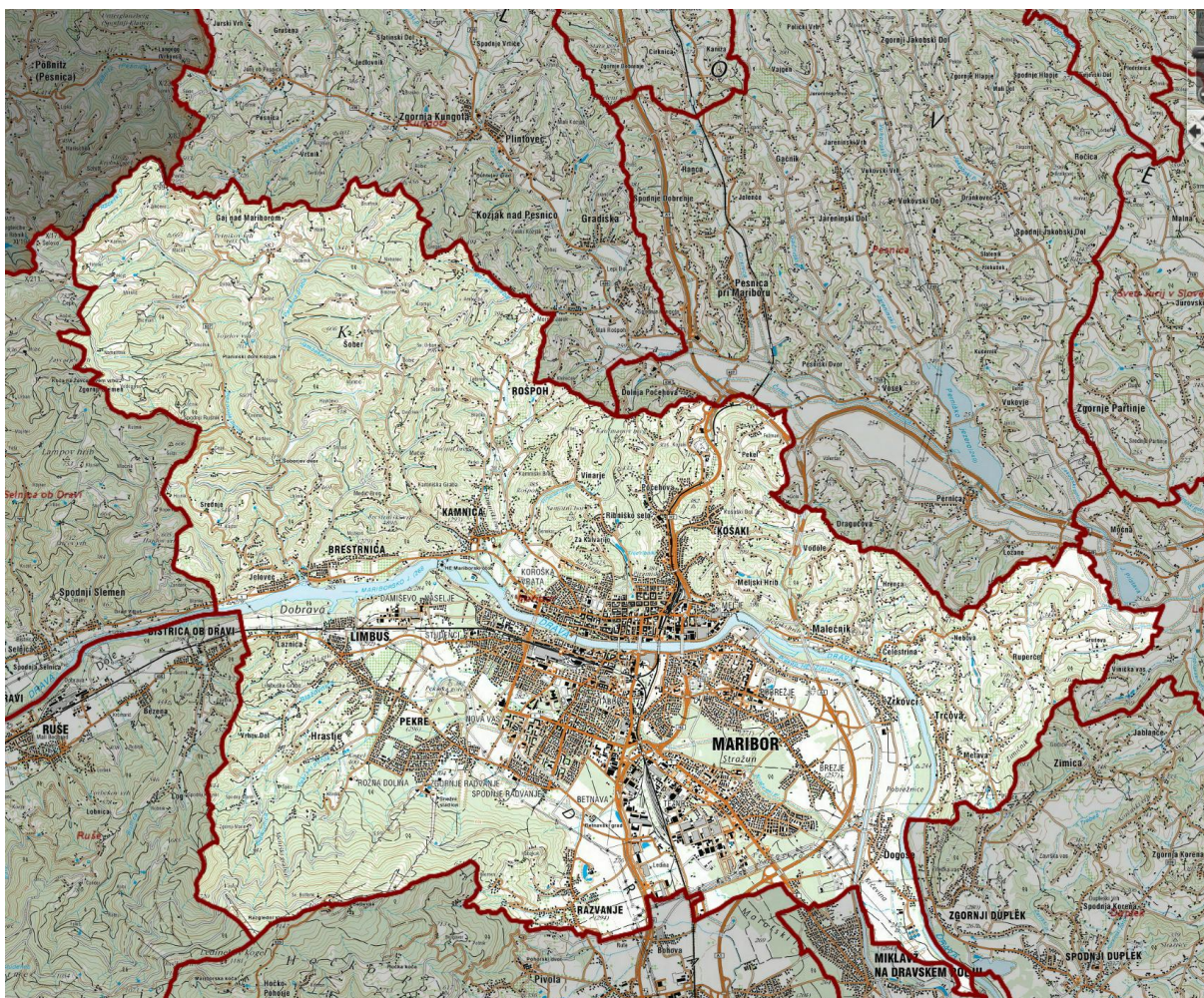
Nosilec projekta in vodilni investitor je Mestna občina Maribor (MOM), druga največja občina v Sloveniji in osrednje urbano središče severovzhodnega dela države. Občina leži ob reki Dravi, na stičišču Dravskega polja, Pohorja in Slovenskih goric, ter meji na občine Hoče–Slivnica, Miklavž na Dravskem polju, Starše, Kungota, Pesnica, Ruše in Selnica ob Dravi. Občinsko središče je mesto Maribor, ki je regionalno gospodarsko, prometno, kulturno, univerzitetno in turistično središče regije Podravje. Župan Mestne občine Maribor je Aleksander Saša Arsenovič, direktorica mestne uprave je Lidija Krebl.



Slika 1: Lokacija Mestne občine Maribor v Sloveniji

Po podatkih za leto 2024 ima Mestna občina Maribor približno 112.000 prebivalcev. V zadnjih letih se sooča z zmanjševanjem števila prebivalcev, kar je posledica negativnega naravnega prirasta in selitvenih tokov, vendar občina izvaja ukrepe za izboljšanje kakovosti bivanja, trajnostne mobilnosti in privlačnosti območja za mlade ter družine. Skupna površina občine meri približno 148 km², od česar je več kot polovica pozidanih ali infrastrukturno urejenih, preostalo pa predstavljajo kmetijska zemljišča, gozdovi in rekreacijske površine.

Mestna občina Maribor razpolaga z razvito prometno in komunalno infrastrukturo: skozi mesto poteka avtocestni križ (A1 in A4), ki omogoča povezavo s prestolnico in mednarodnimi prometnicami, železniško vozlišče Maribor je drugo najpomembnejše v Sloveniji, na območju občine se nahaja tudi mednarodno letališče Edvarda Rusjana. Občina ima razvežano mrežo mestnega avtobusnega prometa, sistem izposoje koles »Mbjak« ter dobro razvito kolesarsko omrežje, ki se nadgrajuje v skladu s Celostno prometno strategijo.



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

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 dinamično razvija na področju gospodarstva, turizma, kulture in izobraževanja.

Mestna občina Maribor že več let intenzivno razvija področje trajnostne mobilnosti. Pripravila je Celostno prometno strategijo, izvaja investicije v širjenje kolesarskih in peš povezav, uvaja ukrepe za umirjanje prometa in energetske učinkovito javno razsvetljavo. Občina ima vzpostavljene strokovne službe z dolgoletnimi izkušnjami pri pripravi, vodenju in izvajanju investicij, vključno s projekti, sofinanciranimi iz evropskih virov. Njene kompetence zajemajo prostorsko načrtovanje, upravljanje z občinsko infrastrukturo, javna naročila, finančno upravljanje ter vodenje večjih infrastrukturnih projektov.

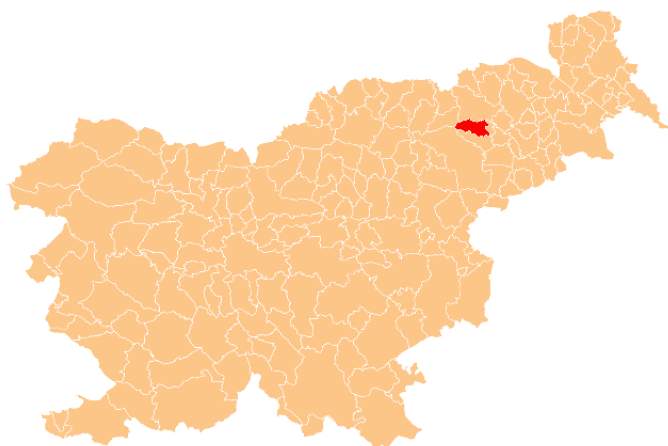
4.2 Predstavitev konzorcijskega partnerja in soinvestitorja Občina Hoče-Slivnica

Konzorcijski partner pri projektu je Občina Hoče – Slivnica, ki jo predstavljamo v nadaljevanju.



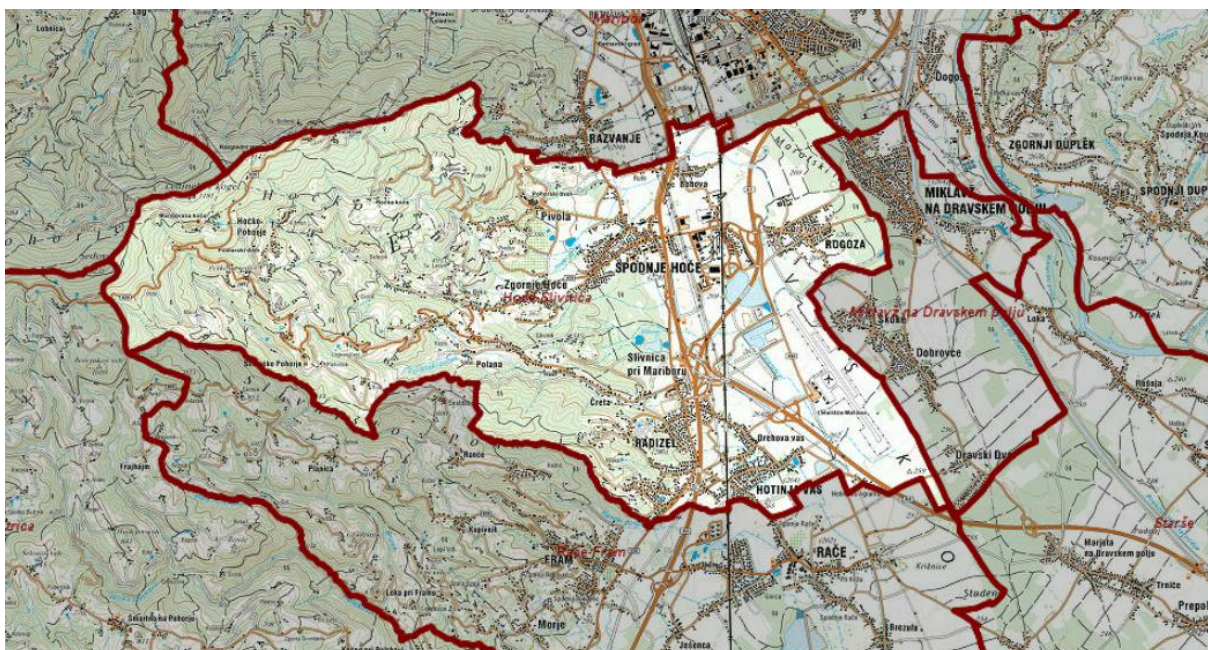
Investitor	Občina Hoče-Slivnica
Naslov	Pohorska cesta 15, SI-2311 Hoče
Telefon	+386 (0) 2 616 53 20
E-mail	obcina@hoce-slivnica.si
Spletna stran	https://www.hoce-slivnica.si/
Odgovorna oseba	Dr. Marko Soršak, župan
Vodja projekta	Metka Meglič, direktorica OU

Občina Hoče–Slivnica leži v severovzhodni Sloveniji, južno od Maribora, na prehodu med Dravskim poljem in Pohorjem. Meji na Mestno občino Maribor ter na občine Slovenska Bistrica, Ruše, Rače–Fram, Starše in Miklavž na Dravskem polju. Občinsko središče so Spodnje Hoče, poleg njih pa občino sestavlja še 12 večjih naselij: Bohova, Pivola, Zgornje Hoče, Hočko Pohorje, Slivniško Pohorje, Polana, Čreta, Radizel, Slivnica, Orehova vas, Hotinja vas in Rogoza. Občina je bila ustanovljena leta 1998, občinski praznik pa praznuje 23. septembra.



Slika 3: Lokacija Občine Hoče-Slivnica v Sloveniji

Občina obsega približno 54 km² in se po velikosti uvršča na 126. mesto med slovenskimi občinami. Geografsko območje občine predstavlja prehod med subalpskim in subpanonskim delom severne Slovenije, kar ji daje posebno strateško in prometno lego. Po podatkih za leto 2024 v občini živi približno 11.852 prebivalcev. V zadnjih letih se občina sooča z negativnim demografskim trendom, predvsem zaradi negativnega naravnega prirasta, vendar se hkrati beleži pozitiven selitveni prirast iz tujine. Občina aktivno naslavlja demografske izzive z ukrepi za izboljšanje kakovosti bivanja, dostopnosti do storitev ter razvoja privlačnega življenjskega okolja za mlade in družine.



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

Občina Hoče–Slivnica razpolaga z dobro razvito prometno infrastrukturo. Na njenem območju se nahaja 15 km avtoceste, 29 km regionalnih cest, 155 km občinskih cest, 6 km železniške proge z dvema

postajama (Spodnje Hoče in Orehova vas) ter mednarodno letališče Edvarda Rusjana v Slivnici. Kljub temu občina prepoznava potrebo po nadgradnji trajnostnih prometnih ureditev, zlasti za ranljive skupine udeležencev v prometu. Zato izvaja ukrepe, opredeljene v Celostni prometni strategiji, med katere sodijo širjenje mreže peš in kolesarskih poti, ukrepi za umirjanje prometa in spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Občina ima vzpostavljene strokovne službe z dolgoletnimi izkušnjami pri pripravi, vodenju in izvajanju investicij, vključno s projekti, sofinanciranimi iz evropskih virov. Njene kompetence vključujejo prostorsko načrtovanje, upravljanje z občinsko infrastrukturo, javna naročila in vodenje večjih infrastrukturnih projektov. Na čelu občine je župan dr. Marko Soršak, občinsko upravo pa vodi direktorica Metka Meglič, ki koordinira delo občinskih služb.

4.3 Predstavitev izdelovalca investicijskega dokumenta

Izdelovalec	Melior, Martina Anderlič s.p.
Naslov:	Ulica heroja Vojka 10, 2000 Maribor
Telefon:	040 77 88 01
Odgovorna oseba:	Martina Anderlič
Izdelovalec IP:	Martina Anderlič

Melior, Martina Anderlič s.p. se ukvarja s pripravo dokumentacije za javne razpise, zlasti za potrebe gospodarskih družb in občin. Podjetje nudi podporo pri prijavih na razpise, pri pripravi investicijske dokumentacije (IP), izdelavi finančnih projekcij, določanju upravičenih stroškov ter izpolnjevanju zahtev v skladu z načelom »Do No Significant Harm (DNSH)«.

Odgovorna oseba za pripravo vsebinskih in finančnih dokumentov je Martina Anderlič, svetovalka z več kot 15-letnimi izkušnjami na tem področju.

5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJASTANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE

5.1 Obstoječe stanje kot osnovno izhodišče za investicijsko namero

5.1.1 Obstoječe stanje 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 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 (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.

5.1.2 Obstoječe stanje 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.

5.1.3 Obstoječe stanje 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.

5.1.4 Obstoječe stanje lokalne ceste 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.

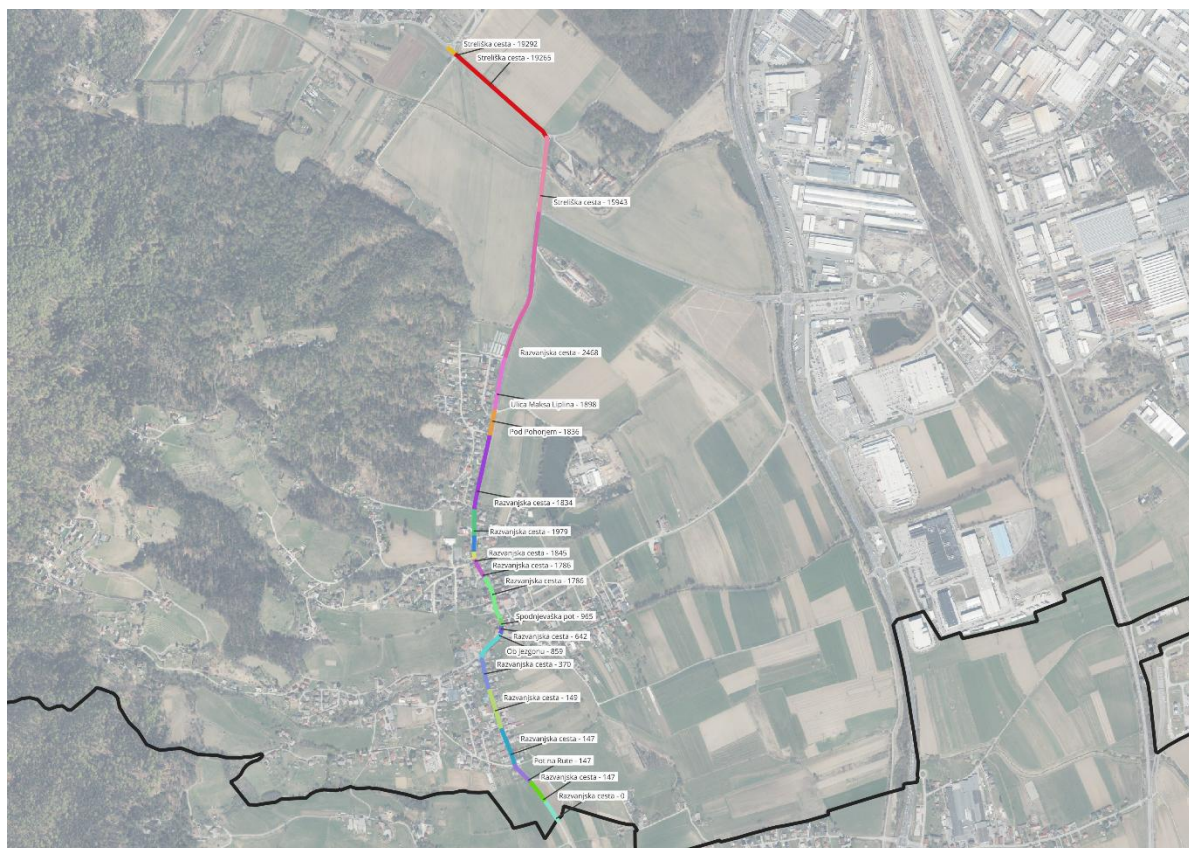
Teren je sestavljen iz nasutij ob cestnem telesu debeline 0,4–0,9 m, pod katerimi se nahajajo naravni prodnato-peščeni sedimenti z dobro nosilnostjo in drenažnimi lastnostmi. Podtalnica je globoka in ne vpliva na stabilnost cestišča. Za gradnjo nove površine bo potrebno lokalno odstraniti nasutja, prilagoditi 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

5.2 Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

Predlagana investicija je v celoti skladna z nacionalnimi, evropskimi in lokalnimi strateškimi dokumenti, ki spodbujajo trajnostno mobilnost, izboljšanje prometne varnosti, zmanjševanje emisij in podporo vključujočim oblikam gibanja. Projekt prispeva k vzpostavitvi varne, neprekinjene in dostopne povezave za pešce in kolesarje med Pivolo in Razvanjem, izboljšuje povezave z javnim potniškim prometom ter podpira zdrav življenjski slog.

5.2.1 Program evropske kohezijske politike 2021–2027

Projekt neposredno prispeva k cilju RSO 3.2: Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne mobilnosti. Investicija spodbuja hojo in kolesarjenje na kratkih razdaljah, izboljšuje dostop do avtobusnega postajališča in zmanjšuje odvisnost od osebnih vozil.

5.2.2 Javni razpis JR EKP UTM 2025

Projekt se uvršča v Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje in naslavlja gradnjo/rekonstrukcijo kolesarskih povezav. Zaradi prostorskih in lastniških omejitev ob trasi LC 243911 je bila kot najustreznejša rešitev izbrana enostranska dvosmerna mešana površina za pešce in kolesarje. Takšna rešitev je skladno z

razpisnimi pogoji dopustna kot izjema, kadar izvedba ločenih površin ni mogoča, pri čemer mora projekt še vedno izpolnjevati tehnične pogoje obeh vrst infrastrukture (minimalna širina, varni odmiki, dostopnost, prometna varnost).

Projekt prispeva k:

- izpolnjevanju posebnih pogojev za kolesarske povezave (neposrednost trase, širina 2,5 m, varna križanja, odmiki ovir, stabilizacija uvozov),
- odpravi kritične prometne vrzeli med Pivolo in Razvanjem,
- izboljšanju prometne varnosti za ranljive skupine,
- povezovanju z obstoječimi kolesarskimi in peš povezavami ter javnim potniškim prometom,
- doseganju ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov ter povečanju podnebne odpornosti.

5.2.3 Celostna prometna strategija

Celostna prometna strategija Mestne občine Maribor in Celostna prometna strategija Občine Hoče–Slivnica obravnavata ključne prometne izzive na območju obeh občin in prepoznavata pomanjkljivosti v mreži pločnikov ter nevarne odseke za pešce in kolesarje. Projekt je neposredno skladen z ukrepi obeh strategij, saj prispeva k ureditvi varnih površin za hojo in kolesarjenje, predvsem ob glavnih prometnicah ter v bližini avtobusnih postajališč, kjer so prometne obremenitve največje in tveganja za ranljive skupine udeležencev največja.

5.2.4 Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo (MOPE, 2022)

Projekt sledi priporočilom smernic, saj:

- zagotavlja varno, neprekinjeno in dostopno povezavo za pešce in kolesarje,
- fizično ločuje ranljive udeležence od motornega prometa,
- vključuje univerzalno dostopnost tudi za gibalno ovirane,
- izboljšuje navezave na obstoječe avtobusno postajališče in kolesarsko omrežje.

5.2.5 Nacionalne smernice za kolesarsko infrastrukturo (MOPE, 2022; Pravilnik o kolesarskih površinah)

Projekt se v celoti opira na določila Pravilnika o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/2016, 62/2021 in 199/2021 – ZCes-2) ter strokovne smernice Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za načrtovanje kolesarske infrastrukture.

V skladu z navedenimi dokumenti projekt zagotavlja:

- minimalno širino kolesarskih površin (za mešano površino 2,5 m),
- ustrezne varnostne odmike in preglednost v vseh delih trase,

- varno izvedbo križanj in uvozov, brez nepotrebnih višinskih prekinitev,
- prostorsko utemeljeno rešitev v obliki mešane površine, ki je skladno s pravilnikom dopustna kot izjema, kadar prostorske in lastniške omejitve ne omogočajo izvedbe ločenih površin,
- priključevanje na obstoječe omrežje kolesarskih povezav v Mestni občini Maribor in Občini Hoče–Slivnica.

S tem projekt neposredno izkazuje skladnost z nacionalnimi tehničnimi zahtevami in smernicami, ki določajo standarde varne, udobne in trajnostno naravnane kolesarske infrastrukture.

5.2.6 Strategija razvoja Slovenije 2030 in cilji EU

Investicija je skladna s temeljnimi usmeritvami Strategije razvoja Slovenije 2030 in ključnimi cilji Evropske unije. Projekt neposredno podpira prizadevanja za doseganje podnebne nevtralnosti in trajnostne gospodarske rasti, saj zmanjšuje odvisnost od osebnih vozil in spodbuja aktivne oblike mobilnosti. Z izboljšanjem pogojev za hojo in kolesarjenje se zmanjšuje energetska poraba v prometu ter hkrati izboljšuje kakovost življenja prebivalcev, predvsem ranljivih skupin (otroci, starejši, gibalno ovirani). Projekt uresničuje načelo vključujoče in varne mobilnosti, saj vsem uporabnikom zagotavlja enak dostop do trajnostnih oblik prevoza, kar je v središču evropskih prizadevanj za zeleno in digitalno preobrazbo.

5.2.7 Načrt za okrevanje in odpornost (NOO) in načelo »ne povzroči znatne škode« (DNSH)

Projekt je usklajen tudi z usmeritvami Načrta za okrevanje in odpornost (NOO), ki daje poseben poudarek zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in trajnostni rabi virov. Ureditev mešane površine za pešce in kolesarje ne povzroča škode okolju (skladno z Uredbo EU 2020/852), temveč prispeva k zmanjšanju emisij CO₂ z vračanjem prostora nemotoriziranim udeležencem. S tem se izboljšujejo pogoji za ranljive skupine, ki imajo pogosto omejene možnosti uporabe osebnih vozil. Projekt upošteva načela krožnega gospodarstva, energetske učinkovitosti in trajnostne rabe virov. Ocena skladnosti z načelom DNSH je bila pripravljena ločeno, skladno s predpisanimi obrazci in smernicami organa upravljanja, ter je priložena razpisni dokumentaciji.

5.2.8 Horizontalna načela in človekove pravice (Uredba EU 2021/1060)

Projekt v vseh fazah – od načrtovanja do izvedbe – zagotavlja spoštovanje temeljnih človekovih pravic. Pri projektiranju je posebej upoštevana dostopnost za invalide, s čimer se krepi enakost in vključevanje vseh prebivalcev. V postopkih je zagotovljeno spoštovanje načela enakosti spolov in nediskriminacije, kar pomeni, da bodo koristi projekta dostopne vsem, ne glede na starost, spol ali socialni položaj. Investicija podpira tudi cilje Agende 2030 in Pariškega sporazuma, saj spodbuja trajnostni razvoj ter blaženje podnebnih sprememb. Skladnost s temi načeli je izkazana z izjavo vlagatelja, ki je sestavni del razpisne dokumentacije.

5.2.9 Načelo »ne povzroči znatne škode« – tehnična merila DNSH

V skladu s tehničnimi merili DNSH projekt ne povzroča znatnih emisij toplogrednih plinov, ne vpliva negativno na vode, zrak, tla ali biotsko raznovrstnost in ne povečuje količine odpadkov oziroma neučinkovite rabe naravnih virov. Upoštevani so ukrepi krožnega gospodarstva (ločeno zbiranje, ponovna uporaba in recikliranje gradbenih materialov). Posebna ocena skladnosti z DNSH je bila pripravljena že v predhodni fazi in bo nadgrajena tudi ob zahtevku za izplačilo evropskih sredstev.

5.2.10 Podnebna odpornost infrastrukturne naložbe

Projekt je bil preverjen tudi z vidika podnebne odpornosti, skladno z Uredbo EU 2021/1060 in tehničnimi smernicami Evropske komisije. V okviru priprave investicije je upoštevano načelo »energijska učinkovitost na prvem mestu«. Vključeni so ukrepi, ki zagotavljajo dolgoročno odpornost na podnebne vplive: rekonstrukcija prepusta na levi pritok Pivolskega potoka, dimenzionirana na Q100 + 0,50 m, stabilizacija brežin, izboljšano odvodnjavanje in uporaba asfaltnih zmesi z višjo temperaturno odpornostjo. Ti ukrepi zagotavljajo, da bo infrastruktura varna, trajna in funkcionalna tudi ob spremenjenih podnebnih razmerah v celotni življenjski dobi naložbe.

6 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI Z ANALIZO TRŽNIH DEJAVNOSTI

Investicija v izgradnjo mešane površine za pešce in kolesarje na odseku Pivola–Razvanje ne predstavlja klasične tržne dejavnosti, saj ne ustvarja neposrednih prihodkov in ni usmerjena v ustvarjanje dobička. Projekt je v celoti zasnovan v javnem interesu in sledi ciljem izboljšanja prometne varnosti, dostopnosti, trajnostne mobilnosti ter kakovosti bivanja prebivalcev Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica.

Kljub temu ima investicija pomembne posredne tržne učinke, ki se kažejo v večji funkcionalnosti prostora, dvigu vrednosti nepremičnin, večji privlačnosti območja za prebivalce in obiskovalce ter dolgoročno v izboljšanju pogojev za lokalno gospodarstvo (dostop do storitev, turizma in lokalne oskrbe). Posebno pomembna je vloga projekta pri povezovanju z Biotehniško šolo in Botaničnim vrtom Univerze v Mariboru, ki sta pomembna izobraževalna in turistična točka ter hkrati vsakodnevna destinacija številnih učencev, dijakov, študentov in obiskovalcev.

6.1 Izhodišča na podlagi analize tržnih priložnosti

Tržne priložnosti investicije se kažejo predvsem na posredni ravni:

- Povečana vrednost zemljišč in nepremičnin zaradi izboljšane dostopnosti, večje prometne varnosti in urejenosti javnega prostora. To je posebej pomembno za stanovanjske soseske v Pivoli in Razvanju, kjer so ključne ciljne skupine družine in starejši.
- Večja privlačnost območja za bivanje in priseljevanje – urejeno kolesarsko in peš omrežje, povezano z naravno in kulturno krajino (Botanični vrt, Pohorje), prispeva k zmanjševanju odseljevanja ter spodbuja naseljevanje novih prebivalcev.
- Spodbuda lokalni gospodarski aktivnosti – boljša dostopnost povečuje možnosti za obstoječe gostinske in turistične dejavnosti, izletniške kmetije in izobraževalne ustanove (npr. Biotehniška fakulteta in Botanični vrt kot učna in raziskovalna točka).
- Povečana uporaba javnega potniškega prometa zaradi varnejše in bolj neposredne peš in kolesarske dostopnosti do avtobusnih postajališč.
- Sinergija s turizmom in rekreacijo – investicija se navezuje na obstoječe pohodne in kolesarske poti ter povečuje potencial za razvoj mehkih oblik turizma, rekreativne rabe prostora in vsakodnevne mobilnosti.
- Dodatna ureditev ob trasi – ob Botaničnem vrtu in šolskem območju so že počivališča s klopami, koši za odpadke in parkiriščem za kolesa, kar bistveno povečuje uporabnost in privlačnost celotne trase.

Čeprav projekt sam po sebi ne ustvarja neposrednih prihodkov, ima pomembne učinke na lokalno razvojno okolje. S povezovanjem stanovanjskih območij z izobraževalnimi in turističnimi vsebinami

(Biotehniška šola in Botanični vrt) ter z rekreativno-turističnimi točkami na Pohorju, projekt spodbuja trajnostno mobilnost, zasebne investicije ter dolgoročno krepí razvojni potencial območja.

6.2 Razvojne možnosti investicije

Razvojne možnosti investicije se kažejo predvsem v krepitvi trajnostne mobilnosti, saj bo nova mešana površina omogočala varno hojo in kolesarjenje kot osnovna načina premikanja na krajših razdaljah. S tem se bo zmanjšala uporaba osebnih vozil in hkrati prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka ter zmanjšanju hrupa v lokalnem okolju.

Investicija bo pomembno vplivala na povečanje prometne varnosti, saj bo ranljivim skupinam – otrokom, starejšim, dijakom in študentom Biotehniške šole ter obiskovalcem Botaničnega vrta – omogočila varno gibanje ločeno od motornega prometa. Posebej pomembno je, da projekt zagotavlja varne dostope do avtobusnega postajališča, kar spodbuja uporabo javnega potniškega prometa.

Hkrati bo projekt prispeval k dvigu kakovosti bivanja, saj bo vzpostavljen varen, dostopen in vključujoč javni prostor s spremljajočo urbano opremo (počivališča, klopi, koši za smeti, parkirišče za kolesa), primeren za vse uporabnike. S tem se povečuje tudi socialna vključenost in dostopnost za gibalno ovirane.

Investicija ustvarja tudi povezave s turizmom in rekreacijo: izboljšana dostopnost do naravnih in kulturnih točk, kot so Botanični vrt Univerze v Mariboru, grad Hompoš, Pohorski dvor ter širše območje Pohorja, spodbuja mehke oblike turizma (pohodništvo, kolesarjenje, izletništvo). Projekt ustvarja sinergijo z obstoječimi vlaganji v prometno in prostorsko infrastrukturo obeh občin, saj dopolnjuje in nadgrajuje pretekle in načrtovane ukrepe s področja trajnostne mobilnosti.

6.3 Izhodišča na podlagi analize tržnih priložnosti

Tržne priložnosti, ki jih ustvarja investicija, se kažejo predvsem posredno, vendar imajo dolgoročno pomembne razvojne učinke za območje Pivole in Razvanja.

Projekt bo prispeval k povečani vrednosti zemljišč in nepremičnin, saj bo izboljšana prometna varnost, urejenost in dostopnost javnih površin pomembno vplivala na privlačnost lokacije za prebivalce, nove kupce in potencialne investitorje. Posledično se krepí tudi privlačnost območja za bivanje, zlasti za družine in starejše, ki cenijo kakovostno in varno bivalno okolje.

Hkrati bo projekt spodbudil lokalno gospodarsko aktivnost, saj bo omogočil boljši dostop do obstoječih gostinskih, turističnih in izobraževalnih dejavnosti – predvsem do Botaničnega vrta in Biotehniške šole, ki ju obiskujejo dijaki, študenti in številni turisti. To bo pozitivno vplivalo na prihodke lokalnih ponudnikov in lahko pritegnilo nove poslovne pobude, zlasti na področju turizma in pristočasnih dejavnosti.

Pomemben učinek se pričakuje tudi pri povečani uporabi javnega potniškega prometa, saj bo varnejša in bolj neposredna povezava do avtobusnega postajališča prebivalcem in obiskovalcem omogočila lažji in varnejši prehod med različnimi oblikami mobilnosti.

Poleg tega projekt ustvarja sinergijo z rekreativnimi in turističnimi vsebinami – navezuje se na obstoječe pohodne poti, naravne in kulturne znamenitosti ter izboljšuje možnosti za razvoj mehkih oblik turizma in rekreacije. Tako projekt, čeprav sam po sebi ne ustvarja neposrednih prihodkov, predstavlja pomemben vzvod za spodbujanje širših razvojnih učinkov, saj podpira zasebne pobude in dolgoročno prispeva k trajnostni gospodarski rasti območja.

6.4 Cilji investicije

6.4.1 Zasedovanje meril razpisa

Investicija »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je načrtovana skladno z merili razpisa JR EKP UTM 2025. Projekt je usmerjen v zagotavljanje varne, neposredne in dostopne kolesarsko-peš povezave, ki povezuje stanovanjske, izobraževalne, turistične in rekreativne točke. Na podlagi analize dosega projekt naslednje točke:

Povezanost območij (20/40 točk)

Nova površina bo povezala stanovanjski del Pivole z izobraževalnim kompleksom Biotehniške šole in Botaničnim vrtom Univerze v Mariboru ter omogočila dostop do javnega potniškega prometa in turističnih vsebin na Pohorju. S tem se uresničuje merilo povezovanja različnih območij. Ker projekt ne vključuje večmodalnega vozlišča in pokrite kolesarnice, doseže polovico možnih točk.

Neposrednost povezave (10/10 točk)

Trasa poteka ob lokalni cesti LC 243911 v dolžini 435 m brez nepotrebnih odmikov. Povezava je logična, najkrajša in tehnično ustrezna, zato projekt dosega polno število točk pri tem merilu.

Prometna varnost (15/25 točk)

Čeprav je prometna obremenitev ceste (PLDP) pod 2.000 vozil na dan, kar ne prinaša dodatnih točk, projekt vključuje pomembne ukrepe za umirjanje prometa. Predvideni so dvignjeni platoji, poglobljeni robniki in ustrezna prometna signalizacija na vseh križiščih in uvozih v območju trase. To bistveno prispeva k varnosti ranljivih skupin in omogoča oceno 15 točk.

Udobje in opremljenost (10/10 točk)

Mešana površina je načrtovana v širini 2,5 m, kar je skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah. Ob koncu povezave, pri Botaničnem vrtu, so predvidena počivališča s klopmi, koši za odpadke, stojali za kolesa in umivalnikom z vodo. Poleg tega projekt vključuje predvidene talne označbe tipa *sharrow*, ki opozarjajo na prisotnost kolesarjev v prometu in povečujejo njihovo vidnost. Zaradi kombinacije teh ukrepov projekt dosega polno število točk v tem merilu.

Privlačnost (0/15 točk)

Projekt ne vključuje novih zasaditev, obstoječe grmovje ob trasi pa se odstrani. Ker dodatna zelena ureditev ni predvidena, v tem merilu projekt ne dosega točk.

Skupna ocena

Na podlagi meril razpisa projekt dosega 55 točk od 100 možnih. Najmočnejši elementi so neposrednost trase, tehnična ustreznost, prometna varnost in opremljenost poti. Slabše je ocenjena privlačnost, saj dodatna zelena ureditev ni predvidena, prav tako projekt ne dosega točk pri večmodalnih povezavah in pokriti kolesarnici.

Tabela 10: Merila in obrazložitev meril

Merilo	Max točk	Dosežene točke	Obrazložitev
1. Povezanost območij	40	20	Trasa povezuje stanovanjsko območje Pivola z izobraževalnimi ustanovami (Biotehniška šola in Botanični vrt), rekreativnimi in turističnimi točkami (Pohorje) ter avtobusnim postajališčem. Ker ni večmodalnega vozlišča in pokrite kolesarnice, doseženih je 20 točk.
2. Neposrednost povezave	10	10	Potek trase ob LC 243911 brez nepotrebnih odmikov zagotavlja najbolj neposredno povezavo med Pivolo in Razvanjem. Dolžina (435 m) je optimalna glede na funkcijo odprave prometne vrzeli.
3. Prometna varnost	25	15	PLDP je pod 2.000 vozil/dan, zato se osnovne točke za prometno obremenitev ne pridobijo. Vendar projekt predvideva umirjanje prometa na vseh križiščih (dvignjeni platoji, poglobljeni robniki, prometna signalizacija), kar prinese 15 točk. To je nadgradnja prejšnje variante, kjer je bil predviden le en ukrep.
4. Udobje in opremljenost	10	10	Površina je široka 2,5 m, kar ustreza normativom. Ob koncu pri Botaničnem vrtu so predvideni počivališče,

			klopi, koši za smeti, stojala za kolesa in umivalnik z vodo. Z dodatno vključitvijo sharrowing označb se projekt uvršča med infrastrukturne rešitve, ki kolesarjem dajejo prednost → polno število točk.
5. Privlačnost (zelena ureditev)	15	0	Projekt ne vključuje novih zasaditev, obstoječe grmovje se odstrani, zato se v tem merilu ne pridobi točk.
Skupaj	100	55	Projekt dosega 55 točk

6.4.2 Doseganje kazalnikov

Za projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« so bili določeni kazalniki skladno z razpisnimi zahtevami in metodologijo spremljanja učinkov operacij. Kazalniki zajemajo novo infrastrukturo za pešce in kolesarje ter omogočajo merljivo oceno doseženih rezultatov po zaključku investicije.

Cilji projekta se odražajo v vzpostavitvi nove varne, neprekinjene in dostopne povezave, ki bo zagotovila višjo prometno varnost, izboljšala povezanost ter prispevala k trajnostni mobilnosti prebivalcev in obiskovalcev Pivole ter Razvanja. Pri vsakem kazalniku so jasno opredeljene merske enote in ciljne vrednosti, ki jih bo mogoče neposredno potrditi ob zaključku gradbenih del.

Doseganje kazalnikov bo spremljano v fazi izvajanja gradnje ter ob zaključku investicije, kar bo omogočilo transparentno dokazovanje uspešnosti projekta in izpolnjevanje razpisnih obveznosti.

Tabela 11: Doseganje kazalnikov skladno z razpisom

ID kazalnika	Opis kazalnika	Merska enota	Ciljna vrednost
SK131	Število novih kolesarskih ulic ali cest	št.	1
SK132	Dolžina novih kolesarskih ulic ali cest	m	435,00
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	m	435,00
SK138	Dolžina novih povezav za pešce	m	435,00

SK131 – Število novih kolesarskih ulic ali cest (1)

Projekt predvideva vzpostavitev ene nove enostranske mešane površine za pešce in kolesarje ob lokalni cesti LC 243911. Nova povezava bo omogočila varno vključitev kolesarjev in pešcev v prometni sistem ter predstavlja dodaten element trajnostne prometne infrastrukture na območju obeh občin.

SK132 – Dolžina novih kolesarskih ulic ali cest (435,00 m)

Kazalnik se nanaša na skupno dolžino nove mešane površine, ki bo namenjena pešcem in kolesarjem. Trasa v dolžini 435 m odpravlja kritično vrzel v obstoječem omrežju in zagotavlja povezavo med Pivola in Razvanjem.

SK138 – Dolžina novih povezav za pešce (435,00 m)

Kazalnik odraža vlogo investicije za pešce. Na celotni dolžini 435 m se vzpostavlja varna, ločena in tehnično ustrezna peš povezava, ki izboljšuje dostopnost do Botaničnega vrta, Biotehniške šole in avtobusnega postajališča.

SK177 – Dolžina novih kolesarskih povezav (435,00 m)

Ta kazalnik posebej meri prispevek kolesarske infrastrukture. Nova mešana površina za kolesarje in pešce v dolžini 435 m predstavlja pomembno dopolnitev občinskega in medobčinskega kolesarskega omrežja ter omogoča varno in trajnostno mobilnost med obema naseljema.

6.4.3 Doseganje posebnih pogojev skladno z razpisom

1. Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture

Projekt predstavlja celovito kolesarsko povezavo med naseljem Pivola (Občina Hoče–Slivnica) in naseljem Razvanje (Mestna občina Maribor). Trasa v dolžini 435 m poteka ob lokalni cesti LC 243911 in povezuje stanovanjsko območje z izobraževalnimi ustanovami (Biotehniška fakulteta, Botanični vrt), avtobusnim postajališčem ter rekreacijskimi in turističnimi območji (Pohorje). Povezava je jasno umeščena v prostor, kar je razvidno iz projektne dokumentacije in kartografskih prilog.

2. Neposrednost kolesarske povezave

Trasa je zasnovana kot najkrajša možna povezava brez nepotrebnih odmikov, kar zagotavlja neposrednost in logičen potek. Celotna dolžina 435 m je v skladu s kriteriji in omogoča hitro in varno povezavo med ključnimi točkami.

3. Udobnost kolesarske povezave (križanja)

Na predvidenih križanjih in dovozih so zagotovljeni ukrepi za umirjanje motornega prometa in povečanje varnosti (dvignjeni platoji, asfaltne klančine, poglobljeni robniki). Nakloni so projektirani skladno z zahtevami ($\leq 5\%$), kar zagotavlja udobno uporabo za kolesarje in pešce.

4. Udobnost kolesarske povezave (uvozi)

Na mestih, kjer se trasa križa z obstoječimi uvozi na zasebna zemljišča, je zagotovljena gladka niveletna povezava brez nenadnih sprememb višine, kar preprečuje t. i. »proudeo efekt«. Uvozi so vključeni v širino mešane površine in tehnično prilagojeni.

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

Projektna rešitev predvideva, da v prostem profilu poti ni ovir (semaforjev, prometnih znakov, jaškov, ograj, košev za smeti ipd.). Vsa urbana oprema (klopi, koši, informativne table) je umeščena zunaj prostega profila in skladno s Pravilnikom o prometni signalizaciji.

6. Najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih

Na območju križanj in priključkov so polmeri krožnih lokov načrtovani skladno z minimalnim standardom $R_{min} \geq 10$ m, kar omogoča varno zavijanje kolesarjev in zagotavlja preglednost.

7. Števec kolesarjev

Ker gre za odsek krajši od 1 km (435 m), števec kolesarjev ni obvezen in ga projekt ne vključuje. To je skladno s pogoji razpisa.

8. Širina kolesarskih površin

Predvidena širina mešane površine znaša 2,5 m po celotni dolžini trase, kar ustreza zahtevam Pravilnika o kolesarskih površinah (minimalno 1,6 m). Zaradi prostorskih in lastniških omejitev (zasebna zemljišča ob cesti) ločene površine za kolesarje in pešce niso izvedljive, zato se projekt izvaja kot mešana površina, kar je dopustna izjema. Rešitev je skladna z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo in kolesarjenje ter zagotavlja varno souporabo prostora.

7 TEHNIČNO TEHNOLOŠKI OPIS INVESTICIJE

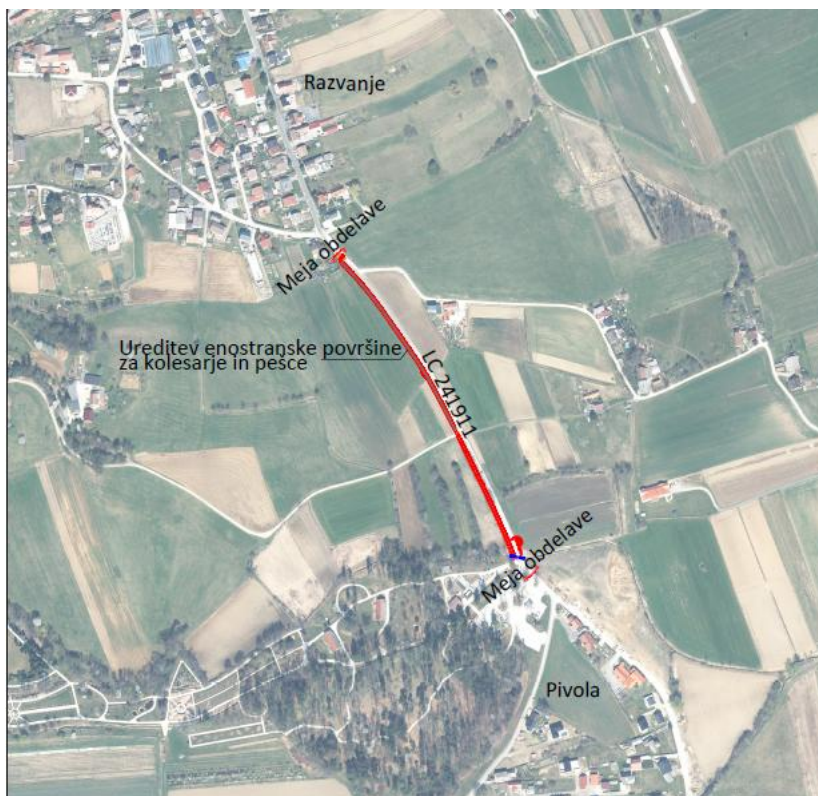
Ključni vir za tehnično tehnološki opis investicije je bila projektna dokumentacija PZI Izgradnja mešane poti za pešce in kolesarje ob lokalni cesti LC 243911, DK Protim d.o.o., št. proj. 11-22, avgust 2022.

Preostale 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).

7.1 Vrsta in namen investicije

Investicija se nanaša na izgradnjo nove enostranske mešane površine za pešce in kolesarje ob lokalni cesti LC 243911, ki povezuje naselji Pivola (Občina Hoče–Slivnica) in Razvanje (Mestna občina Maribor). Predvidena dolžina površine znaša 435 m, širina 2,5 m. Ureditev vključuje tudi rekonstrukcijo cestnega odvodnjavanja, stabilizacijo brežin, ureditev javne razsvetljave ter prometno-varnostne ukrepe na križiščih in dovozih.



Slika 9: Predvidena trasa investicije

Namen investicije je:

- zagotovitev varne, neprekinjene in dostopne prometne površine za pešce in kolesarje, ki bo ločena od motornega prometa,
- povezovanje obeh občin na območju južnega roba MOM in severnega dela občine Hoče–Slivnica, kjer trenutno primanjkuje ustrezne infrastrukture za trajnostno mobilnost,
- izboljšanje prometne varnosti na odseku LC 243911, ki je doslej potekal brez pločnika ali kolesarske steze, z ozkimi bankinami in pomanjkljivimi varnostnimi elementi,
- omogočanje dostopa do ključnih funkcionalnih točk, kot so Botanični vrt Univerze v Mariboru, Biotehniška fakulteta, avtobusno postajališče in rekreacijske ter turistične poti proti Pohorju,
- prispevek k trajnostni mobilnosti in zmanjšanju emisij, saj bo nova ureditev spodbujala hojo in kolesarjenje kot primarni način premikanja na krajših razdaljah,
- odprava prometne vrzeli v obstoječem kolesarsko-peš omrežju ter zagotovitev skladnosti z razvojnimi in strateškimi dokumenti na lokalni, regionalni in nacionalni ravni.

Investicija je zasnovana kot trajnostni infrastrukturni ukrep v javnem interesu, ki ne ustvarja neposrednih prihodkov, temveč zagotavlja dolgoročne družbene, okoljske in prometno-varnostne koristi za prebivalce in obiskovalce območja.

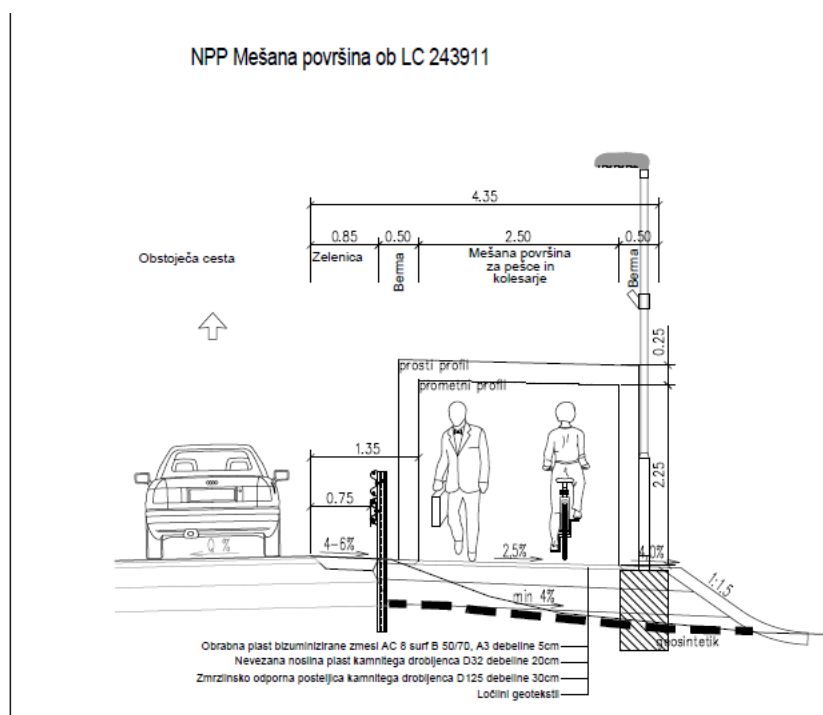
7.2 Tehnični opis trase

Predvidena investicija obsega izgradnjo enostranske dvosmerne mešane površine za pešce in kolesarje širine 2,5 m v skupni dolžini 435 m, ki poteka ob lokalni cesti LC 243911 med naseljem Razvanje (MOM) in naseljem Pivola (Občina Hoče–Slivnica). Potek trase je umeščen ob zahodni strani obstoječega vozišča in se navezuje na obstoječo prometno infrastrukturo obeh občin.

Horizontalni potek trase je prilagojen obstoječemu vozišču in izveden skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah (Ur. l. RS, št. 36/18). Najmanjši uporabljen radij trase znaša 317 m.

Na začetku odseka v naselju Razvanje je predviden deniveliran prehod za pešce, na zaključku v naselju Pivola pa dvosmerni kolesarski prehod za varno vključevanje kolesarjev na mešano površino. Vmesno križanje lokalne ceste bo urejeno z dodatnim kolesarskim prehodom .

V območju priključka za Botanični vrt je predvidena rekonstrukcija obstoječega prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka, saj obstoječe cevi hidravlično niso ustrezne. Novi prepust bo dimenzioniran na pretok Q100 z dodatno varnostno višino +0,50 m, izveden kot armiranobetonski cevni ali okvirni prepust z ustreznimi erozijskimi zaščitami brežin in zatravitvijo .



Slika 10: Prerez površine

Konstrukcija vozišča mešane površine:

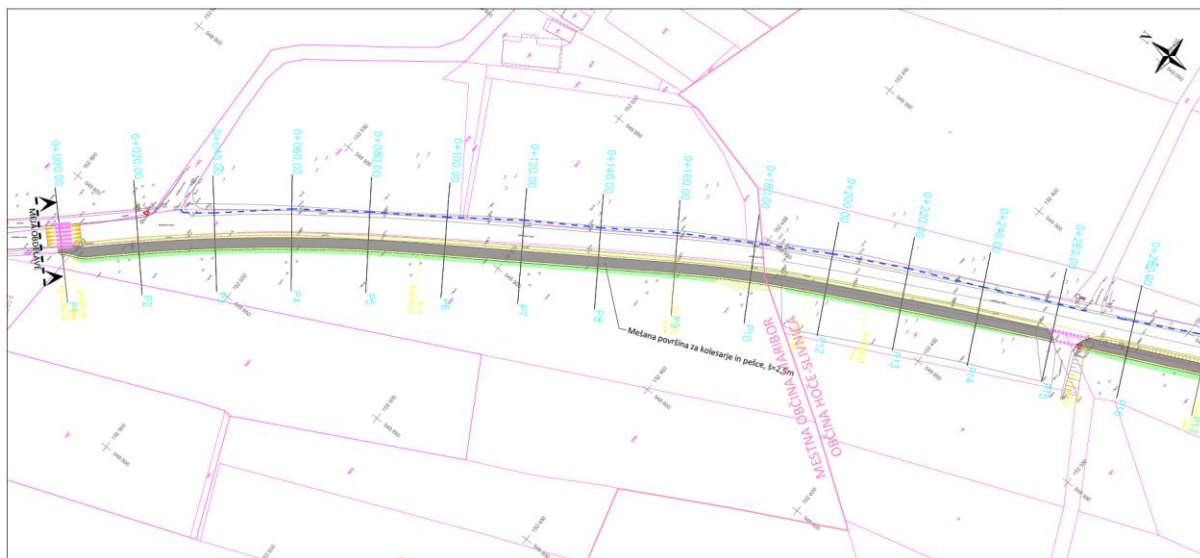
- obrabna plast bituminizirane zmesi AC 11 surf B 70/100, debeline 5 cm,
- nevezana nosilna plast drobljenca D32, debeline 20 cm,
- zmrzlinško odporna posteljica drobljenca D125, debeline 30 cm,
- ločilni geotekstil na ustrezno utrjeni posteljnici .

Odvodnjavanje bo zagotovljeno z vzdolžnimi in prečnimi padci, kjer pa gravitacijski odtok ni mogoč, bodo nameščeni točkovni požiralniki, povezani na meteorno kanalizacijo .

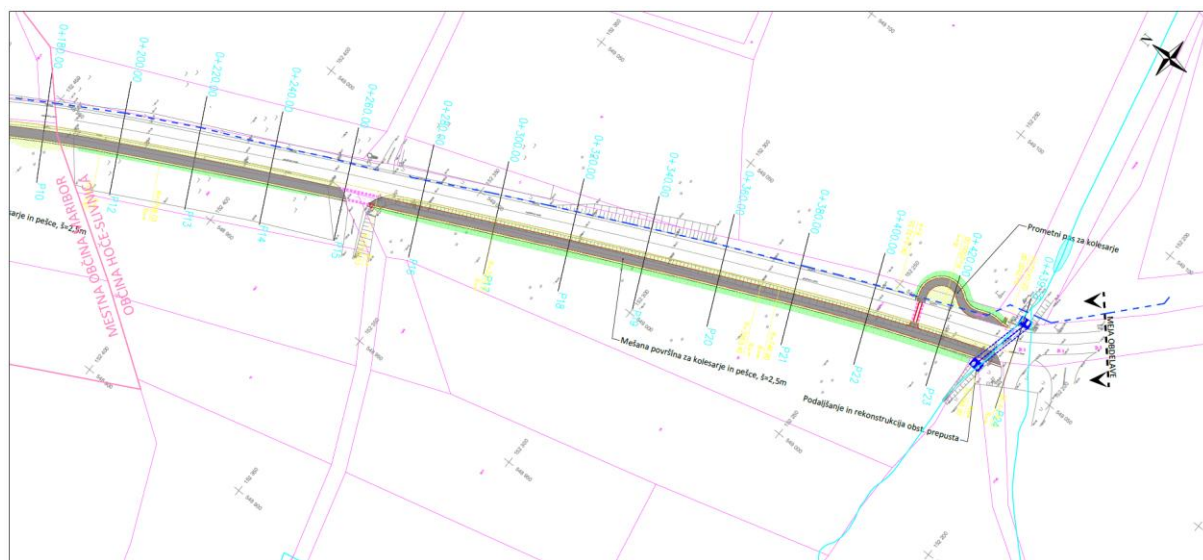
Javna razsvetljava: Ob trasi bo nameščena nova LED javna razsvetljava z ULOR = 0°, na jeklenih stebrih višine 4–5 m. Sistem bo vključeval pametno krmiljenje z možnostjo zatemnjevanja in programiranja osvetlitve glede na čas dneva oziroma zaznavo gibanja .

Dostopi in križanja bodo izvedeni brez višinskih ovir z ustreznimi klančinami, prometno signalizacijo ter talnimi označbami. Predvideni so tudi ukrepi za umirjanje prometa (dvignjeni prehodi, robniki), ki bodo povečali prometno varnost ranljivih skupin .

Vodovod: Na delu trase je predvidena tudi rekonstrukcija obstoječega vodovoda z novimi cevovodi NL DN150 mm (v skupni dolžini 238 m). Ta ureditev se izvaja sočasno zaradi prostorskih pogojev in komunalne usklajenosti, vendar se obravnava kot neupravičen strošek v okviru te investicije .



Slika 11: Gradbena situacija del Mestne občine Maribor



Slika 12: Gradbena situacija del Občine Hoče-Slivnica

8 ANALIZA ZAPOSLENIH

Načrtovana naložba ureditve mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem za spodbujanje trajnostne mobilnosti je organizacijsko in kadrovsko ustrezno načrtovana.

Mestna občina Maribor kot vodilni partner in prijavitelj na razpis JR EKP UTM 2025 ter Občina Hoče–Slivnica kot konzorcijski partner sta za pripravo in izvedbo projekta imenovali projektni skupini, ki ju sestavljajo zaposleni iz obstoječih občinskih služb. Obe občini razpolagata z notranjimi strokovnimi kapacitetami in ne načrtujeta novih zaposlitev.

Po izvedeni naložbi bo upravljanje in vzdrževanje urejene poti potekalo v okviru obstoječih nalog občinskih služb, predvidoma v sodelovanju z javnimi podjetji, ki že izvajajo gospodarske javne službe na področju vzdrževanja prometne infrastrukture. Vzdrževalci ne načrtujejo novih zaposlitev, temveč bodo obveznosti prevzeli v okviru rednih aktivnosti.

Načrtovana naložba je z vidika ustvarjanja novih delovnih mest nevtralna.

9 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

Ocena skupne vrednosti investicije temelji na projektantski oceni stroškov, pripravljeni na podlagi tehničnega poročila »Ureditev mešane površine za pešce in kolesarje Pivola–Razvanjek« (2024) ter spremljajočih geodetskih, geotehničnih in hidrološko-hidravličnih elaboratov. Dokumentacija zajema celovito ureditev mešane prometne površine ob lokalni cesti LC 243911, vključno z ureditvijo odvodnjavanja, rekonstrukcijo prepusta, stabilizacijo brežin, prometno signalizacijo in javno razsvetljava. V projektantsko oceno so vključeni vsi stroški gradbeno-obrtniških del, ureditev varnih površin za pešce in kolesarje ter spremljajoče opreme (počivališča, koši za smeti, klopi, stojala).

Investicija je zasnovana kot večletni projekt, ki se bo izvajal od leta 2025 do leta 2027:

- **leto 2025:** izvedba pripravljalnih aktivnosti – priprava in potrditev investicijske dokumentacije (IP), oddaja vloge za sofinanciranje na JR EKP UTM 2025, izvedba javnega naročila ter izbor izvajalca gradbenih del,
- **leto 2026:** začetek in glavnina gradbenih del – ureditev celotne trase mešane površine, rekonstrukcija prepusta in vgradnja javne razsvetljave,
- **leto 2027:** zaključek gradbenih del, prevzem v uporabo in finančno-administrativno zaprtje operacije.

V skladu z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ so v nadaljevanju investicijskega programa stroški prikazani po posameznih letih ter ločeno v stalnih in tekočih cenah, saj izvedba investicije traja več kot eno leto.

Za preračun stalnih v tekoče cene so bile uporabljene naslednje predvidene stopnje inflacije:

- leto 2025: 0,00 % (izhodiščno leto, brez valorizacije),
- leto 2026: 2,20 %,
- leto 2027: 1,90 %.

Upoštevane inflacijske stopnje temeljijo na aktualnih makroekonomskih napovedih in so vključene v valorizacijo projektantskih ocen stroškov. Na ta način se zagotavlja realna primerljivost vrednosti skozi čas in podlaga za učinkovito finančno načrtovanje celotne investicije.

9.1 Opredelitev investicije

Za natančno opredelitev investicijskih stroškov projekta so v nadaljevanju predstavljeni dve ločeni tabeli – po stalnih cenah (ki ne upoštevajo vpliva inflacije) ter po tekočih cenah, ki vključujejo letno indeksacijo stroškov v skladu s predvidenimi inflacijskimi stopnjami za čas izvajanja investicije.

Tabela 12: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah MOM

Opredelitev stroškov investicije po stalnih cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
GOI - MOM	105.577,54	23.227,06	128.804,60	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	1.073,67	5.953,97	2,46%
Gradbeni nadzor - MOM	3.554,12	781,90	4.336,02	1,80%
Informiranje in ozaveščanje - MOM	9.556,10	2.102,34	11.658,44	4,83%
SKUPAJ	197.990,18	43.557,83	241.548,01	100,00%

Tabela 13: Opredelitev celotne investicije po stalnih cenah OHS

Opredelitev stroškov investicije po stalnih cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
GOI - OHS	143.056,00	31.472,32	174.528,32	44,71%
Vodovod - OHS	101.490,88	22.328,00	123.818,88	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	1.735,18	9.622,38	2,46%
Gradbeni nadzor - OHS	5.743,94	1.263,66	7.007,60	1,80%
Informiranje in ozaveščanje - OHS	15.443,90	3.397,66	18.841,56	4,83%
SKUPAJ	319.978,36	70.395,24	390.373,60	100,00%

Tabela 14: Celotna investicija po stalnih cenah

Opredelitev stroškov investicije po stalnih cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
Mestna občina Maribor	197.990,18	43.557,83	241.548,01
Občina Hoče-Slivnica	319.978,36	70.395,24	390.373,60
Celotna investicija	517.968,54	113.953,07	631.921,61

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 boljše podlago za načrtovanje denarnega toka in pripravo zahtevkov za sofinanciranje.

Tabela 15: 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	5.953,97	2,40%
Gradbeni nadzor - MOM	3.661,39	805,51	4.466,90	1,80%
Informiranje in ozaveščanje - MOM	9.844,50	2.165,79	12.010,29	4,83%
SKUPAJ	203.749,10	44.824,80	248.573,90	100%

Tabela 16: 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	1.735,18	9.622,38	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	19.410,21	4,83%
SKUPAJ	329.285,56	72.442,82	401.728,38	100,00%

Tabela 17: Skupni stroški konzorcija po tekočih cenah

Opredelitev stroškov investicije po tekočih cenah	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV	Delež
Mestna občina Maribor	203.749,10	44.824,80	248.573,90	38,22%
Občina Hoče-Slivnica	329.285,56	72.442,82	401.728,38	61,78%
SKUPAJ	533.034,66	117.267,63	650.302,28	100,00%

9.2 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 18: 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 19: 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 20: Celotni stroški investicije ločeni na upravičene in neupravičene stroške v tekočih cenah

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

9.3 Vrednost investicije po stalnih in tekočih cenah z dinamiko nastajanja stroškov

9.3.1 Stalne cene

Ocenjena vrednost investicije Mestne občine Maribor znaša 197.990,16 EUR brez DDV oziroma 241.547,99 EUR z DDV. Stroški so razporejeni v letih 2025–2027, pri čemer je glavčina izvedbe predvidena v letih 2026 in 2027.

Tabela 21: Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za MOM

Dinamika izvedbe po stalnih 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	105.577,53	128.804,59	0,00	0,00	52.788,77	64.402,29	52.788,77	64.402,29
Vodovod - MOM	52.776,46	64.387,28	0,00	0,00	26.388,23	32.193,64	26.388,23	32.193,64
Razsvetljava - MOM	19.352,20	23.609,68	0,00	0,00	9.676,10	11.804,84	9.676,10	11.804,84
Investicijska dokumentacija - MOM	2.293,46	2.798,02	2.293,46	2.798,02	0,00	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	0,00
Gradbeni nadzor - MOM	3.554,12	4.336,03	0,00	0,00	1.777,06	2.168,02	1.777,06	2.168,02

Informiranje in ozaveščanje - MOM	9.556,09	11.658,43	0,00	0,00	4.778,05	5.829,22	4.778,05	5.829,22
Investicijska vrednost	197.990,16	241.547,99	7.173,75	8.751,98	95.408,20	116.398,01	95.408,20	116.398,01

Ocenjena vrednost investicije Občine Hoče–Slivnica znaša 319.978,36 EUR brez DDV oziroma 390.373,60 EUR z DDV. Največji del stroškov nastane v letih 2026 in 2027, ko je predvidena izvedba gradbenih del in spremljajočih aktivnosti.

Tabela 22: Dinamika nastajanja stroškov po stalnih cenah za OHS

Dinamika izvedbe po stalnih 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	143.055,99	174.528,31	0,00	0,00	71.528,00	87.264,15	71.528,00	87.264,15
Vodovod - MOM	101.490,88	123.818,87	0,00	0,00	50.745,44	61.909,44	50.745,44	61.909,44
Razsvetljava - MOM	42.649,90	52.032,88	0,00	0,00	21.324,95	26.016,44	21.324,95	26.016,44
Investicijska dokumentacija - MOM	3.706,54	4.521,98	3.706,54	4.521,98	0,00	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	0,00
Gradbeni nadzor - MOM	5.743,94	7.007,60	0,00	0,00	2.871,97	3.503,80	2.871,97	3.503,80
Informiranje in ozaveščanje - MOM	15.443,91	18.841,57	0,00	0,00	7.721,95	9.420,79	7.721,95	9.420,79
Investicijska vrednost	319.978,36	390.373,60	11.593,75	14.144,37	154.192,31	188.114,62	154.192,31	188.114,62

Skupna vrednost investicije za oba partnerja skupaj znaša 517.968,52 EUR brez DDV oziroma 631.921,59 EUR z DDV. Dinamika stroškov predvideva 22.896,35 EUR z DDV v letu 2025, 304.512,62 EUR z DDV v letu 2026 in 304.512,62 EUR z DDV v letu 2027.

Tabela 23: Dinamika nastajanja stalnih stroškov za celoten konzorcij

Dinamika izvedbe po stalnih 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]

			[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
Mestna občina Maribor	197.990,16	241.547,99	7.173,75	8.751,98	95.408,20	116.398,01	95.408,20	116.398,01
Občina Hoče-Slivnica	319.978,36	390.373,60	11.593,75	14.144,37	154.192,31	188.114,62	154.192,31	188.114,62
SKUPAJ	517.968,52	631.921,59	18.767,50	22.896,35	249.600,51	304.512,62	249.600,51	304.512,62

9.3.2 Tekoče cene

Ocenjena vrednost investicije Mestne občine Maribor po tekočih cenah znaša 203.749,09 EUR brez DDV oziroma 248.573,89 EUR z DDV. Stroški so razporejeni v obdobju 2025–2027, glavnina pa nastane v letih 2026 in 2027, ko je predvidena izvedba gradbenih del ter spremljajočih aktivnosti.

Tabela 24: Dinamika nastajanja stroškov po tekočih cenah za MOM

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	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	0,00
Projektna dokumentacija - MOM	4.880,30	5.953,96	4.880,30	5.953,96	0,00	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

Ocenjena vrednost investicije Občine Hoče–Slivnica po tekočih cenah znaša 329.285,56 EUR brez DDV oziroma 401.728,39 EUR z DDV. Največji del stroškov je predviden v letih 2026 in 2027, ko se izvajajo GOI dela, nadzor in spremljajoče storitve.

Tabela 25: 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

Skupna vrednost investicije za oba partnerja skupaj znaša 533.034,66 EUR brez DDV oziroma 650.302,28 EUR z DDV. Dinamika stroškov predvideva 22.896,35 EUR z DDV v letu 2025, 311.211,90 EUR z DDV v letu 2026 ter 316.194,03 EUR z DDV v letu 2027, kar potrjuje postopno, a intenzivno izvedbo naložbe v dveh letih.

Tabela 26: Dinamika nastajanja stroškov za celoten konzorcij po tekočih cenah

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]
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

9.4 Delež in viri financiranja

Investicija v Izvedbo mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem 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 27: 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
<i>KS</i>	0,00	144.918,26	147.238,23	0,00	0,00	292.156,49
<i>SLO</i>	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 28: 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

10 ANALIZA LOKACIJE

Investicija se umešča ob lokalno cesto LC 243911, ki povezuje naselje Razvanje v Mestni občini Maribor z naseljem Pivola v Občini Hoče–Slivnica. Gre za prometno pomemben odsek na stiku urbanega območja Maribora in podeželskega dela občine Hoče–Slivnica, kjer danes manjkajo varne površine za pešce in kolesarje. Obstoječa cesta ima asfaltirano vozišče in ozke bankine, kar ne omogoča varne ureditve za ranljive skupine udeležencev.

Lokacija je funkcionalno zelo pomembna, saj zagotavlja povezavo med stanovanjskimi območji, izobraževalnimi ustanovami (Biotehniška fakulteta, Botanični vrt Univerze v Mariboru), javnim potniškim prometom ter rekreativnimi in turističnimi območji na Pohorju. Analize so pokazale, da gre za eno izmed ključnih prometnih vrzeli v mreži trajnostne mobilnosti obeh občin.

Na delu trase cesta prečka levi pritok Pivolskega potoka, kjer je obstoječi prepust hidravlično neustrezen in zahteva rekonstrukcijo. Ob trasi so prisotni tudi posamezni komunalni vodi, ki bodo prilagojeni, vendar ne predstavljajo večje ovire za izvedbo projekta. Lastniške omejitve ob vzhodni strani ceste onemogočajo gradnjo ločenih površin, zato je predvidena enostranska mešana površina za pešce in kolesarje.

Skupno lahko ocenimo, da je lokacija primerna za izvedbo investicije, saj neposredno rešuje prometno-varnostne pomanjkljivosti, izboljšuje dostopnost do ključnih objektov in podpira cilje trajnostne mobilnosti v širšem prostoru Maribora in Hoč.

11 VPLIV NA OKOLJE

11.1 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 upoštewane 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 zmanjševanju negativnih vplivov na podnebje ter h krepitvi podnebne odpornosti območja.

11.2 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.

11.3 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: Fazo 1 – Predhodna presoja tveganj in Fazo 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 zmrzalno-odmrzovalnih 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 lomljenjem ali betonskimi elementi ter zatravitev 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.

11.4 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 povzročičasne prometne zastoje in poveča tveganje prometnih nesreč.

Omilitveni ukrepi med gradnjo:

- uporaba gradbene mehanizacije, ki ustreza veljavnim okoljskim standardom in je tehnično brežhibna,
- 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.

11.5 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 29: 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
-------------	---	-----------	----------	---

12 TERMINSKI NAČRT INVESTICIJE

12.1 Terminski plan poteka investicije

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.

Tabela 30: Terminski plan

Leto	Obdobje	Aktivnosti
Leto – faza 2025 – pripravljalna faza	april–september	Priprava in potrditev Investicijskega programa (IP)
	april–september	Izdelava in uskladitev tehničnega poročila in razpisne dokumentacije
	maj–september	Pridobivanje soglasij, urejanje zemljiško pravnih razmerij, priprava vloge
	september	Oddaja vloge na JR EKP UTM 2025 (rok 30. 9. 2025)
	oktober–december	Ocena vlog, izdaja sklepov o sofinanciranju, priprava na izvedbo javnega naročila
2026 – izvedba gradbenih del	januar–marec	Izvedba postopka javnega naročila in izbor izvajalca
	april	Uvedba izvajalca v delo, vzpostavitev gradbišča
	april–oktober	Izvedba gradbenih del: izgradnja mešane površine, rekonstrukcija prepusta, ureditev odvodnjavanja in stabilizacija brežin
	junij–december	Zahtevek za črpanje sredstev (v skladu z dinamiko razpisa)
	november–december	Postavitev prometne signalizacije, začasna raba
2027 – zaključna faza	januar–maj	Izvedba spremljevalnih ureditev (javna razsvetljava, urbana oprema, počivališča)
	junij	Tehnični pregled in odprava morebitnih pomanjkljivosti
	julij–september	Prevzem objekta v uporabo, priprava zaključne dokumentacije, zadnji zahtevek za črpanje sredstev

12.2 Analiza izvedljivosti

V predhodni investicijski dokumentaciji (DIIP) sta bili analizirani dve izvedbeni varianti:

- Varianta 0 – brez investicije, ki pomeni ohranjanje nevarnega obstoječega stanja brez varnih površin za pešce in kolesarje,
- Varianta 1 – izvedba investicije, ki vključuje gradnjo nove enostranske mešane površine za pešce in kolesarje ob LC 243911 v dolžini 435 m ter pripadajoče ukrepe (rekonstrukcija prepusta, odvodnjavanje, razsvetljava, prometna signalizacija).

Analiza je pokazala, da je izvedba investicije smiselna in upravičena, saj zagotavlja bistveno višjo prometno varnost, zmanjšuje emisije TGP, izboljšuje povezljivost med občinama ter omogoča dostop do Botaničnega vrta, Biotehniške fakultete in javnega potniškega prometa.

Projekt je izvedljiv z vidika:

- tehnične pripravljenosti: izdelano je tehnično poročilo, ki vključuje vsa izhodišča za izvedbo; pripravljeni so geodetski, geotehnični in hidrološko-hidravlični elaborati; preverjena je skladnost s prostorskimi akti (OPN) obeh občin; ker se investicija izvaja v koridorju obstoječe ceste, 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: viri financiranja so zagotovljeni iz nepovratnih sredstev razpisa JR EKP UTM 2025 (80 % upravičenih stroškov), preostali del pa iz proračunskih sredstev obeh občin,
- časovne izvedljivosti: predviden je realističen terminski načrt, ki vključuje pripravo investicijske in razpisne dokumentacije ter prijavo na razpis v letu 2025, izvedbo gradbenih del v letu 2026 ter zaključek vseh spremljajočih ureditev v letu 2027.

Na podlagi tehnične pripravljenosti, jasne kadrovske organizacije, zagotovljenih finančnih virov in realne časovnice je mogoče zaključiti, da je projekt ob ustreznem upravljanju popolnoma izvedljiv v načrtovanih finančnih, tehničnih in časovnih okvirih.

13 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

Projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je po svoji naravi neprofitna javna investicija, katere osnovni namen je izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja prebivalcev ter spodbujanje trajnostne mobilnosti. Cilj projekta ni ustvarjanje prihodkov ali dobička, temveč zagotovitev varne, urejene in povezovalne prometne infrastrukture za pešce in kolesarje, skladno z nacionalnimi in lokalnimi razvojnimi cilji na področju trajnostne mobilnosti in prostorskega razvoja.

Zaradi javnega značaja in nekomercialne naravnosti projekt brez ustrezne javne podpore ni izvedljiv. Investicija temelji na javnofinančnem modelu, pri katerem ključno vlogo prevzemata Mestna občina Maribor kot vodilni partner in Občina Hoče–Slivnica kot konzorcijski partner, skupaj z Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo, ki preko razpisa JR EKP UTM 2025 sofinancira projekte trajnostne mobilnosti.

V okviru prijave na razpis je bila investicija prepoznana kot prispevek k doseganju ciljev Specifičnega cilja RSO 3.2 – razvoj in izboljšanje trajnostne, vključujoče in varne mobilnosti. Projekt se tako umešča v širši strateški okvir prizadevanj države in lokalnih skupnosti za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje kot osnovni obliki trajnostnega gibanja ter za večjo prometno varnost, zlasti za ranljive skupine udeležencev v prometu.

Ob upoštevanju navedenega je jasno, da brez kombinacije občinskih in državnih sredstev projekt ni izvedljiv, saj ne vključuje tržne logike, ne predvideva prihodkov in ne temelji na zasebnih virih financiranja, temveč izključno na javnem interesu.

13.1 Finančni prihodki

Projekt ne ustvarja prihodkov. Zasnovan je izključno za izvajanje javne infrastrukture, ki bo dostopna vsem prebivalcem in obiskovalcem kraja brez uporabniških stroškov. Investicija ne vključuje komercialne rabe in nima tržne donosnosti. Stroški uporabe in vzdrževanja bodo v celoti kriti iz občinskega proračuna, v skladu z zakonskimi obveznostmi upravljanja javne infrastrukture.

13.2 Finančni stroški

V okviru predvidene ekonomske dobe 30 let bodo za zagotavljanje varne in funkcionalne uporabe novo urejene mešane površine za pešce in kolesarje med Pivolo in Razvanjem nastajali redni obratovalni in vzdrževalni stroški. Ti stroški so pomemben del celotne življenjske dobe investicije in predstavljajo izdatke, ki bodo nastajali po zaključku gradbenih del, od leta 2028 dalje.

Redno letno vzdrževanje (6.503,02 EUR letno, kar predstavlja približno 1 % investicijske vrednosti) vključuje:

- košnjo ob poti, odstranjevanje podrasti in zagotavljanje preglednosti trase,
- redno čiščenje pohodnih površin in okolice (listje, smeti, pesek) ter zimsko vzdrževanje (pluženje, posipavanje),
- vzdrževanje prometne signalizacije in talnih označb,
- sanacijo manjših poškodb (razpoke, posedki, robniki),
- vzdrževanje urbane opreme na trasi (klopi, koši za smeti, informativne table),
- upravljanje poti in nadzor nad stanjem v sodelovanju s komunalnimi službami.

Občasno večje vzdrževanje (30.000 EUR v letih 2038, 2046 in 2053) zajema:

- delno preplastitev in obnovo pohodnih površin zaradi obrabe,
- zamenjavo dotrajane signalizacije in urbane opreme,
- sanacijo muld in obcestnega roba, kjer pride do posedkov ali erozije,
- po potrebi obnovo zelenih robov in prilagoditev krajinske ureditve.

Skupni predvideni stroški obratovanja in vzdrževanja v ekonomski dobi znašajo 272.085 EUR, od tega 182.085 EUR za redno letno vzdrževanje in 90.000 EUR za večja občasna vzdrževalna dela.

Zaradi narave projekta, ki je umeščen ob obstoječo prometnico v podeželsko-grajeno okolje, so stroški vzdrževanja razmeroma nizki in predvidljivi. Kljub temu zahtevajo dolgoročno načrtovanje v občinskih proračunih obeh partnerjev, saj zagotavljajo trajno uporabnost, prometno varnost in skladnost investicije s cilji trajnostne mobilnosti.

Tabela 32: Stroški tekom ekonomske dobe projekta

	LETO	Obratovalni stroški	Stroški obnove	operativni stroški skupaj
0	2025	0	0	0
1	2026	0	0	0
2	2027	0	0	0
3	2028	6.503	0	6.503
4	2029	6.503	0	6.503
5	2030	6.503	0	6.503
6	2031	6.503	0	6.503
7	2032	6.503	0	6.503
8	2033	6.503	0	6.503
9	2034	6.503	0	6.503
10	2035	6.503	0	6.503
11	2036	6.503	0	6.503

12	2037	6.503	0	6.503
13	2038	6.503	30.000	36.503
14	2039	6.503	0	6.503
15	2040	6.503	0	6.503
16	2041	6.503	0	6.503
17	2042	6.503	0	6.503
18	2043	6.503	0	6.503
19	2044	6.503	0	6.503
20	2045	6.503	0	6.503
21	2046	6.503	30.000	36.503
22	2047	6.503	0	6.503
23	2048	6.503	0	6.503
24	2049	6.503	0	6.503
25	2050	6.503	0	6.503
26	2051	6.503	0	6.503
27	2052	6.503	0	6.503
28	2053	6.503	30.000	36.503
29	2054	6.503	0	6.503
30	2055	6.503	0	6.503
SKUPAJ		182.084	90.000	272.085

13.3 Ekonomske koristi investicije

»Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« prinaša številne ekonomske koristi, ki se ne kažejo neposredno v finančnih prihodkih, temveč predvsem v družbenih, okoljskih in dolgoročnih proračunskih učinkih za obe občini – Mestno občino Maribor in Občino Hoče–Slivnica. Projekt je umeščen v okvir razpisa JR EKP UTM 2025 in prispeva k doseganju ciljev Specifičnega cilja RSO 3.2 – razvoj in izboljšanje trajnostne, vključujoče in varne mobilnosti.

Družbene koristi

- Spodbujanje zdravega življenjskega sloga: Ureditev varne poti omogoča vsakodnevno gibanje in rekreacijo prebivalcev vseh starosti ter izboljšuje povezave z naravnimi in izobraževalnimi točkami (Botanični vrt Univerze v Mariboru, Biotehniška fakulteta, Pohorje).
- Varna pot v šolo in javne storitve: Investicija izboljšuje varnost otrok in mladostnikov, ki peš dostopajo do avtobusnega postajališča, šole in Botaničnega vrta.
- Dostopnost za ranljive skupine: Skladno s tehničnimi smernicami so zagotovljeni ustrezni nakloni, širina poti in robniki, kar omogoča uporabo invalidskim osebam, starejšim in staršem z vozički.

- Povečana prometna varnost: Dvignjeni platoji, signalizacija in jasno ločene površine od motornega prometa zmanjšujejo tveganja prometnih nesreč in povečujejo občutek varnosti.

Okoljske koristi

- Zmanjšanje uporabe osebnih vozil: Povečana privlačnost hoje in kolesarjenja na krajših razdaljah zmanjšuje emisije CO₂ ter prispeva k čistejšemu zraku in manj hrupa v naselju.
- Urejeno odvodnjavanje in poplavna varnost: Rekonstrukcija prepusta na levi pritok Pivolskega potoka (Q100 + 0,50 m) in zatravitev brežin z avtohtonimi vrstami preprečujeta erozijo ter krepiča podnebno odpornost.
- Ohranitev krajinske podobe: Nova mešana površina se umešča ob obstoječo cesto, pri čemer se ohranja naravni značaj prostora in povečuje njegova doživljajska vrednost.

Posredne proračunske in gospodarske koristi

- Znižanje stroškov občinskega vzdrževanja: Uvedba sodobnih rešitev (urejene bankine, odvodnjavanje) zmanjšuje pogostost in stroške kasnejših sanacij.
- Poenostavljeno zimsko vzdrževanje: Urejena trasa omogoča učinkovitejše pluzenje in posipavanje, kar zmanjšuje stroške in povečuje varnost v zimskem času.
- Spodbuda lokalnemu gospodarstvu: Pri gradnji in vzdrževanju se angažirajo lokalna gradbena in komunalna podjetja, kar pomeni multiplikativne učinke na gospodarstvo.
- Privlačnost za obiskovalce in turizem: Nova povezava izboljšuje dostop do Botaničnega vrta in okoliških rekreacijskih območij, kar krepi možnosti za mehke oblike turizma in dopolnjuje obstoječo ponudbo.

Koristi smo ovrednotili v EUR na leto.

Tabela 33: Ekonomski prihodki

LETO	LETO	Družbene koristi	Okoljske koristi	Posredne proračunske in gospodarske koristi	Javni prihodki skupaj
2025	0	0	0	0	0
2026	1	0	0	0	0
2027	2	0	0	0	0
2028	3	20.000,00	20.000,00	15.000,00	55.000,00
2029	4	20.200,00	20.200,00	15.150,00	55.550,00
2030	5	20.402,00	20.402,00	15.301,50	56.105,50

2031	6	20.606,02	20.606,02	15.454,52	56.666,56
2032	7	20.812,08	20.812,08	15.609,06	57.233,22
2033	8	21.020,20	21.020,20	15.765,15	57.805,55
2034	9	21.230,40	21.230,40	15.922,80	58.383,61
2035	10	21.442,71	21.442,71	16.082,03	58.967,44
2036	11	21.657,13	21.657,13	16.242,85	59.557,12
2037	12	21.873,71	21.873,71	16.405,28	60.152,69
2038	13	22.092,44	22.092,44	16.569,33	60.754,22
2039	14	22.313,37	22.313,37	16.735,03	61.361,76
2040	15	22.536,50	22.536,50	16.902,38	61.975,38
2041	16	22.761,87	22.761,87	17.071,40	62.595,13
2042	17	22.989,48	22.989,48	17.242,11	63.221,08
2043	18	23.219,38	23.219,38	17.414,53	63.853,29
2044	19	23.451,57	23.451,57	17.588,68	64.491,83
2045	20	23.686,09	23.686,09	17.764,57	65.136,74
2046	21	23.922,95	23.922,95	17.942,21	65.788,11
2047	22	24.162,18	24.162,18	18.121,63	66.445,99
2048	23	24.403,80	24.403,80	18.302,85	67.110,45
2049	24	24.647,84	24.647,84	18.485,88	67.781,56
2050	25	24.894,32	24.894,32	18.670,74	68.459,37
2051	26	25.143,26	25.143,26	18.857,45	69.143,97
2052	27	25.394,69	25.394,69	19.046,02	69.835,41
2053	28	25.648,64	25.648,64	19.236,48	70.533,76
2054	29	25.905,13	25.905,13	19.428,84	71.239,10
2055	30	26.164,18	26.164,18	19.623,13	71.951,49
Skupaj		642.581,93	642.581,93	481.936	1.767.100,32

14 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI

14.1 Finančna analiza

Za izvedbo mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem je bila pripravljena ocena finančne vzdržnosti, ki vključuje analizo investicijskih stroškov, predvidenih letnih stroškov obratovanja in vzdrževanja ter identifikacijo družbenih, okoljskih in posrednih gospodarskih koristi.

Ker projekt nima tržne narave in ne ustvarja neposrednih prihodkov, ni bila pripravljena klasična analiza finančne donosnosti (kazalniki FNSV/C in FSD/C), kot jih predvideva Priloga III Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/207. Takšna metodologija ni primerna za neprihodkovne projekte v javnem interesu.

Namesto tega je bila izvedena analiza finančne vzdržnosti z oceno dolgoročnih stroškov, ob tem pa tudi analiza ekonomskih koristi, ki jih investicija prinaša lokalni skupnosti – zlasti z vidika povečanja prometne varnosti, spodbujanja aktivne mobilnosti, zmanjšanja vplivov prometa na okolje ter izboljšanja kakovosti bivanja v naselju.

Analiza temelji na usmeritvah iz Priloge III zgoraj navedene uredbe ter Priročniku za izvedbo analize stroškov in koristi (EC, 2014), vendar je prilagojena specifičnemu kontekstu neprihodkovnega, lokalno usmerjenega infrastrukturnega projekta.

14.2 Izhodišča in predpostavke finančne analize

V analizi finančne vzdržnosti za projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« so bile upoštevane naslednje predpostavke in izhodišča:

- Vrednost investicije temelji na projektantski oceni stroškov iz tehničnega poročila in DIIP ter vključuje stroške gradbeno-obrtniških del, nadzora, informiranja, izdelave dokumentacije in druge spremljajoče stroške.
- Nepredvideni stroški niso vključeni v finančno oceno.
- Ekonomska doba projekta je določena na 30 let (2027–2056), pri čemer se obratovanje začne po zaključku gradnje v letu 2027.
- Investitorja in upravljavca infrastrukture sta Mestna občina Maribor (vodilni partner) in Občina Hoče–Slivnica (konzorcijski partner), ki zagotavljata sofinanciranje in dolgoročno vzdrževanje.
- Projekt ne ustvarja prihodkov, saj gre za javno investicijo v infrastrukturo za trajnostno mobilnost, katere namen je povečanje prometne varnosti, izboljšanje dostopnosti in kakovosti bivanja.

- Sofinanciranje je zagotovljeno iz državnih virov (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo v okviru JR EKP UTM 2025) ter iz občinskih proračunov. DDV je upravičen strošek, v kolikor prijavitelj nima pravice do odbitka.
- Stroški obratovanja in vzdrževanja vključujejo:
 - redno vzdrževanje mešane površine (košnja, čiščenje, manjša sanacija),
 - obratovalne stroške (vzdrževanje prometne signalizacije, pregled odvodnjavanja, jaškov),
 - sezonske storitve (pluženje, posipavanje, zasoljevanje),
 - osnovno upravljanje in nadzor infrastrukture s strani občinskih služb.
- Diskontna stopnja je 4 %, skladno z Uredbo o enotni metodologiji in smernicami Evropske komisije.
- Vzdržnost projekta je zagotovljena, saj občini s proračunskimi sredstvi dolgoročno zmoreta pokrivati vse tekoče stroške obratovanja in vzdrževanja.
- Poleg tega so bile ovrednotene družbene, okoljske in gospodarske koristi, ki pomembno presegajo pričakovane stroške in upravičujejo izvedbo projekta v javnem interesu.

14.3 Finančna analiza

Tabela 34: Finančna analiza v primeru nepovratnih sredstev

Finančna analiza s spodbudo										
Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostarek vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano 4%		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
								A	C-B+D	C-B+D-A
2025	0	22.896	0	0		0	-22.896	22.896	0	-22.896
2026	1	311.212	0	170.492		170.492	-140.720	299.242	163.935	-135.308
2027	2	316.194	0	173.221		173.221	-142.973	292.339	160.153	-132.186
2028	3	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.781	-5.781
2029	4	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.559	-5.559
2030	5	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.345	-5.345
2031	6	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.139	-5.139
2032	7	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.942	-4.942
2033	8	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.752	-4.752
2034	9	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.569	-4.569
2035	10	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.393	-4.393
2036	11	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.224	-4.224
2037	12	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.062	-4.062
2038	13	0	36.503	0		-36.503	-36.503	0	-21.923	-21.923
2039	14	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.755	-3.755
2040	15	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.611	-3.611
2041	16	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.472	-3.472
2042	17	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.338	-3.338
2043	18	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.210	-3.210
2044	19	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.087	-3.087

2045	20	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.968	-2.968
2046	21	0	36.503	0		-36.503	-36.503	0	-16.019	-16.019
2047	22	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.744	-2.744
2048	23	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.638	-2.638
2049	24	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.537	-2.537
2050	25	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.439	-2.439
2051	26	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.346	-2.346
2052	27	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.255	-2.255
2053	28	0	36.503	0		-36.503	-36.503	0	-12.173	-12.173
2054	29	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.085	-2.085
2055	30	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.005	-2.005
Skupaj		650.302	272.085	343.714	0	71.629	-578.673	614.478	182.716	-431.762
"Skupaj		614.478	141.372	324.088	0	182.716	-431.762			

Pri tej metodi diskontiramo prihodnje donose in investicijske stroške na začetni trenutek, torej na čas, ko nastopijo prvi investicijski izdatki.

Višina neto sedanje vrednosti (NSV) je močno odvisna od uporabljene diskontne stopnje, ki je v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016) določena v višini 4 %.

Vrednost finančne neto sedanje vrednosti v primeru sofinanciranja:

Tabela 35: Finančni kazalnik NSV

Finančni kazalnik	Vrednost
Finančna neto sedanja vrednost (FNSV)	-431.762

Ker gre za neprofitni javni projekt, ki ne ustvarja prihodkov, je finančna neto sedanja vrednost negativna. To pomeni, da bi ob presoji zgolj po finančnih učinkih (prihodki – stroški) investicija izkazovala finančno neupravičenost.

Tabela 36: Finančna analiza brez spodbude

Finančna analiza brez spodbudo										
Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Prihodki (€)	Ostane vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano 4%		
								Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
								A	C-B+D	C-B+D-A
2025	0	22.896	0	0		0	-22.896	22.896	0	-22.896
2026	1	311.212	0			0	-311.212	299.242	0	-299.242
2027	2	316.194	0			0	-316.194	292.339	0	-292.339
2028	3	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.781	-5.781
2029	4	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.559	-5.559
2030	5	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.345	-5.345
2031	6	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-5.139	-5.139
2032	7	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.942	-4.942
2033	8	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.752	-4.752
2034	9	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.569	-4.569
2035	10	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.393	-4.393
2036	11	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.224	-4.224
2037	12	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-4.062	-4.062
2038	13	0	36.503	0		-36.503	-36.503	0	-21.923	-21.923
2039	14	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.755	-3.755
2040	15	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.611	-3.611
2041	16	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.472	-3.472
2042	17	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.338	-3.338
2043	18	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.210	-3.210
2044	19	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-3.087	-3.087
2045	20	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.968	-2.968
2046	21	0	36.503	0		-36.503	-36.503	0	-16.019	-16.019
2047	22	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.744	-2.744

2048	23	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.638	-2.638
2049	24	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.537	-2.537
2050	25	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.439	-2.439
2051	26	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.346	-2.346
2052	27	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.255	-2.255
2053	28	0	36.503	0		-36.503	-36.503	0	-12.173	-12.173
2054	29	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.085	-2.085
2055	30	0	6.503	0		-6.503	-6.503	0	-2.005	-2.005
Skupaj		650.302	272.085	0	0	-272.085	-922.387	614.478	-141.372	-755.849
Skupaj diskontirano		614.478	141.372	0	0	-141.372	-755.849			

Vrednost finančne neto sedanje vrednosti brez sofinanciranja:

Tabela 37: Finančni kazalnik NSV brez spodbude

Finančni kazalnik	Vrednost
Finančna neto sedanja vrednost (FNSV)	-755.849

Izvedba investicije brez nepovratnih sredstev ni finančno vzdržna, saj bi celotno breme investicije padlo na proračuna Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica. To bi lahko ogrozilo stabilno financiranje drugih ključnih nalog obeh občin. Kljub temu pa tudi ob sofinanciranju analiza finančne donosnosti ne izkazuje pozitivnih rezultatov, saj projekt ne ustvarja prihodkov. Obe različici – z in brez nepovratnih sredstev – izkazujeta negativno finančno neto sedanjo vrednost, kar je značilno za neprofitne javne investicije.

Pri tovrstnih projektih pa finančni kazalniki niso odločilno merilo, saj je ključno izhodišče zagotavljanje javnega dobra, prometne varnosti in enakopravnega dostopa do prostora. Projekt se izvaja v javnem interesu in je namenjen trajnostni mobilnosti ter povečanju varnosti najbolj ranljivih skupin udeležencev v prometu.

Ekonomska analiza investicije potrjuje pozitivne učinke za skupnost: projekt bistveno prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja, zdravja, varnosti in dostopnosti prostora za vse skupine prebivalstva, še posebej za otroke, starejše, invalide ter pešce in kolesarje.

Na podlagi pozitivnih družbenih, okoljskih in funkcionalnih učinkov ter ob upoštevanju nujnosti reševanja obstoječih prometno-varnostnih težav se potrjuje upravičenost izvedbe projekta kot pomembnega prispevka k trajnostnemu razvoju Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica.

14.4 Ekonomska analiza

Investicija v Izvedbo mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem ima izrazit javni in neprofitni značaj. Temeljni cilj projekta je izboljšanje pogojev za varno, trajnostno in vključujočo mobilnost prebivalcev na območju Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica. Čeprav projekt ne ustvarja neposrednih tržnih prihodkov, prinaša pomembne dolgoročne ekonomske, družbene in okoljske koristi za lokalno skupnost.

Ekonomska analiza izpostavlja učinke, ki jih projekt ustvarja v obliki pozitivnih družbenih vplivov, in sicer:

- izboljšanje prometne varnosti pešcev in kolesarjev,
- spodbujanje zdravega življenjskega sloga,
- povečana dostopnost do javnega potniškega prometa,
- izboljšanje pogojev za ranljive skupine (otroci, starejši, gibalno ovirani),
- dolgoročno izboljšanje kakovosti bivanja in urejenosti prostora.

Projekt se neposredno usklajuje s cilji Specifičnega cilja RSO 3.2 – razvoj in izboljšanje trajnostne, vključujoče in varne mobilnosti ter s strateškimi dokumenti občin, države in EU na področju trajnostne mobilnosti, zmanjševanja emisij toplogrednih plinov ter prilagajanja na podnebne spremembe.

Ekonomska analiza ne ocenjuje donosnosti v smislu dobička, temveč presoja neto družbene koristi, ki jih ustvarja vlaganje javnih sredstev. Pri pripravi je bila uporabljena metodologija analize stroškov in koristi (CBA) skladno s smernicami Evropske komisije, pri čemer so bila upoštevana naslednja izhodišča:

- vhodni podatki iz finančne analize investicije in stroškov po letih,
- ekonomska diskontna stopnja v višini 5,0 %,
- referenčno obdobje 30 let (2027–2056),
- predvideni letni obratovalni stroški, ki vključujejo redno vzdrževanje, čiščenje, zimsko zasoljevanje, odvoz odpadkov in energijo,
- vrednotenje dolgoročnih učinkov: povečana prometna varnost in manj nesreč, izboljšana mobilnost ranljivih skupin, večja raba javnega potniškega prometa, pozitivni vplivi na okolje in zdravje prebivalcev.

Tabela 38: Rezultati ekonomske analize s spodbudo

Ekonomski kazalniki	Vrednost
Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV)	418.003

Ekonomska interna stopnja donosnosti	9,342%
RNSV	0,680
Povrnjena investicija	8,140

Izračun je pokazal, da je ekonomska stopnja donosnosti projekta 9,342 %; ENSV znaša 418.003 EUR.

Ekonomska analiza jasno potrjuje upravičenost investicije, saj projekt prispeva k trajnostnemu razvoju, izboljšuje prometno varnost ter podpira cilje zelenega prehoda in družbene odpornosti na območju Mestne občine Maribor in Občine Hoče–Slivnica.

Tabela 39: Ekonomska analiza s subvencijo

EKONOMSKA ANALIZA S SUBVENCIO											
Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Stroški skupaj (€)	Prihodki (€) - javna korist in splošni	Ostanek vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano 5 %		
									Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
									A	B	A+B
2025	0	22.896	0	22.896	0	0	0	-22.896	22.896	0	-22.896
2026	1	311.212	0	311.212	170.492	0	170.492	-140.720	299.242	162.373	-134.019
2027	2	316.194	0	316.194	173.221	0	173.221	-142.973	292.339	157.117	-129.680
2028	3	0	6.503	6.503	55.000	0	48.497	48.497	0	41.894	41.894
2029	4	0	6.503	6.503	55.550	0	49.047	49.047	0	40.351	40.351
2030	5	0	6.503	6.503	56.106	0	49.602	49.602	0	38.865	38.865
2031	6	0	6.503	6.503	56.667	0	50.164	50.164	0	37.433	37.433
2032	7	0	6.503	6.503	57.233	0	50.730	50.730	0	36.053	36.053
2033	8	0	6.503	6.503	57.806	0	51.303	51.303	0	34.724	34.724
2034	9	0	6.503	6.503	58.384	0	51.881	51.881	0	33.443	33.443
2035	10	0	6.503	6.503	58.967	0	52.464	52.464	0	32.209	32.209
2036	11	0	6.503	6.503	59.557	0	53.054	53.054	0	31.020	31.020
2037	12	0	6.503	6.503	60.153	0	53.650	53.650	0	29.874	29.874
2038	13	0	36.503	36.503	60.754	0	24.251	24.251	0	12.861	12.861
2039	14	0	6.503	6.503	61.362	0	54.859	54.859	0	27.707	27.707
2040	15	0	6.503	6.503	61.975	0	55.472	55.472	0	26.683	26.683
2041	16	0	6.503	6.503	62.595	0	56.092	56.092	0	25.696	25.696
2042	17	0	6.503	6.503	63.221	0	56.718	56.718	0	24.746	24.746
2043	18	0	6.503	6.503	63.853	0	57.350	57.350	0	23.830	23.830
2044	19	0	6.503	6.503	64.492	0	57.989	57.989	0	22.948	22.948
2045	20	0	6.503	6.503	65.137	0	58.634	58.634	0	22.098	22.098
2046	21	0	36.503	36.503	65.788	0	29.285	29.285	0	10.512	10.512

2047	22	0	6.503	6.503	66.446	0	59.943	59.943	0	20.491	20.491
2048	23	0	6.503	6.503	67.110	0	60.607	60.607	0	19.732	19.732
2049	24	0	6.503	6.503	67.782	0	61.279	61.279	0	19.001	19.001
2050	25	0	6.503	6.503	68.459	0	61.956	61.956	0	18.296	18.296
2051	26	0	6.503	6.503	69.144	0	62.641	62.641	0	17.617	17.617
2052	27	0	6.503	6.503	69.835	0	63.332	63.332	0	16.963	16.963
2053	28	0	36.503	36.503	70.534	0	34.031	34.031	0	8.681	8.681
2054	29	0	6.503	6.503	71.239	0	64.736	64.736	0	15.727	15.727
2055	30	0	6.503	6.503	71.951	0	65.448	65.448	0	15.143	15.143
Skupaj		650.302	272.085	922.387	2.110.814	0	1.838.729	1.188.427	614.478	1.024.089	418.003
Skupaj diskontirano		614.478	122.206	728.292	1.146.295	0	1.024.089	418.003			

Tabela 40: Ekonomska analiza brez spodbude

EKONOMSKA ANALIZA											
Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah (€)	Operativni stroški vzdrževanja (€)	Stroški skupaj (€)	Prihodki (€) - javna korist in splošni	Ostane vrednosti (€)	NETO prihodki (€)	NETO denarni tok (€)	Diskontirano 5 %		
									Stroški investicije	NETO prihodki	NETO denarni tok
									A	B	A+B
2025	0	22.896	0	22.896	0	0	0	-22.896	22.896	0	-22.896
2026	1	311.212	0	311.212	0	0	0	-311.212	296.392	0	-296.392
2027	2	316.194	0	316.194	0	0	0	-316.194	286.797	0	-286.797
2028	3	0	6.503	6.503	55.000	0	48.497	48.497	0	41.894	41.894
2029	4	0	6.503	6.503	55.550	0	49.047	49.047	0	40.351	40.351
2030	5	0	6.503	6.503	56.106	0	49.602	49.602	0	38.865	38.865
2031	6	0	6.503	6.503	56.667	0	50.164	50.164	0	37.433	37.433
2032	7	0	6.503	6.503	57.233	0	50.730	50.730	0	36.053	36.053
2033	8	0	6.503	6.503	57.806	0	51.303	51.303	0	34.724	34.724
2034	9	0	6.503	6.503	58.384	0	51.881	51.881	0	33.443	33.443
2035	10	0	6.503	6.503	58.967	0	52.464	52.464	0	32.209	32.209
2036	11	0	6.503	6.503	59.557	0	53.054	53.054	0	31.020	31.020
2037	12	0	6.503	6.503	60.153	0	53.650	53.650	0	29.874	29.874
2038	13	0	36.503	36.503	60.754	0	24.251	24.251	0	12.861	12.861
2039	14	0	6.503	6.503	61.362	0	54.859	54.859	0	27.707	27.707
2040	15	0	6.503	6.503	61.975	0	55.472	55.472	0	26.683	26.683
2041	16	0	6.503	6.503	62.595	0	56.092	56.092	0	25.696	25.696
2042	17	0	6.503	6.503	63.221	0	56.718	56.718	0	24.746	24.746
2043	18	0	6.503	6.503	63.853	0	57.350	57.350	0	23.830	23.830
2044	19	0	6.503	6.503	64.492	0	57.989	57.989	0	22.948	22.948
2045	20	0	6.503	6.503	65.137	0	58.634	58.634	0	22.098	22.098
2046	21	0	36.503	36.503	65.788	0	29.285	29.285	0	10.512	10.512

2047	22	0	6.503	6.503	66.446	0	59.943	59.943	0	20.491	20.491
2048	23	0	6.503	6.503	67.110	0	60.607	60.607	0	19.732	19.732
2049	24	0	6.503	6.503	67.782	0	61.279	61.279	0	19.001	19.001
2050	25	0	6.503	6.503	68.459	-	61.956	61.956	0	18.296	18.296
2051	26	0	6.503	6.503	69.144	0	62.641	62.641	0	17.617	17.617
2052	27	0	6.503	6.503	69.835	0	63.332	63.332	0	16.963	16.963
2053	28	0	36.503	36.503	70.534	0	34.031	34.031	0	8.681	8.681
2054	29	0	6.503	6.503	71.239	0	64.736	64.736	0	15.727	15.727
2055	30	0	6.503	6.503	71.951	0	65.448	65.448	0	15.143	15.143
Skupaj		650.302	272.085	922.387	1.767.100	0	1.495.016	844.713	606.086	704.598	98.512
Skupaj diskontirano		606.086	122.206	728.292	826.805	0	704.598	98.512			

Tabela 41: Ekonomska NSV brez spodbude

Ekonomski kazalnik	Vrednost
Ekonomska neto sedanja vrednost (FNSV)	98.512
Ekonomska interna stopnja donosnosti	1,259

Rezultati ekonomske analize brez upoštevanja nepovratnih sredstev kažejo, da projekt ni ekonomsko upravičen. Izračunana ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) znaša 1,259 %, kar je bistveno pod pragom 5 %, ki se uporablja kot merilo ekonomske učinkovitosti. Prav tako ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) v višini 98.512 EUR potrjuje, da koristi le v omejenem obsegu presegajo stroške.

To pomeni, da izvedba projekta brez nepovratnih sredstev ni smiselna, saj ne dosegata zahtevanih kazalnikov ekonomske donosnosti.

Vendar pa je projekt kot javna investicija v infrastrukturo za pešce in kolesarje upravičen do sofinanciranja, saj v primeru upoštevanja razpisne spodbude kazalniki izkazujejo ustrezno ekonomsko donosnost (EIRR > 5 %) in pozitivne dolgoročne družbene, okoljske ter gospodarske učinke.

15 ANALIZA TVEGANJA IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

15.1 Analiza tveganja

Analiza tveganj je ključni del investicijske dokumentacije, saj omogoča pravočasno prepoznavanje, oceno in obvladovanje potencialnih tveganj, ki bi lahko vplivala na uspešno izvedbo projekta. S tem se zmanjšuje možnost prekoračitev rokov, stroškov ali zmanjšane kakovosti izvedbe. Analiza tveganj je pripravljena skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter priporočili za upravljanje projektnih tveganj.

Projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je zastavljen kot enotna investicija, ki vključuje izgradnjo 435 m dolge mešane površine ter rekonstrukcijo prepusta čez levi pritok Pivolskega potoka, ureditev odvodnjavanja, stabilizacijo brežin in namestitev javne razsvetljave. Namen analize tveganj je zagotoviti, da so ključna tveganja prepoznana v vseh fazah projekta in da so določeni ukrepi za njihovo preprečevanje ali zmanjšanje posledic.

Tabela 42: Prepoznana tveganja in predvideni ukrepi

Tveganje	Verjetnost	Vpliv	Ukrep za obvladovanje tveganja
Zamude pri pripravi investicijske in tehnične dokumentacije	Srednja	Srednji	Redna komunikacija z izdelovalci dokumentacije, vnaprej določeni roki in terminski plan z vmesnimi pregledi.
Neuspešna ali dolgotrajna javna naročila za izbor izvajalca	Srednja	Visok	Pravočasna priprava razpisne dokumentacije, uporaba preverjenih postopkov po ZJN-3, vključitev ustreznih pogojev za usposobljenost izvajalcev.
Zamude pri izvedbi gradbenih del (npr. zaradi vremenskih razmer)	Srednja	Visok	Vključitev časovne rezerve v terminski plan, pogodbene kazni za zamude, redni gradbeni nadzor.
Neskladnost investicije z razpisnimi pogoji JR EKP UTM 2025	Nizka	Visok	Sproten pregled skladnosti z razpisnimi pogoji, natančno evidentiranje upravičenih stroškov, strokovno pripravljena razpisna dokumentacija.

Vključitev neupravičenih stroškov (npr. vodovod – neupravičen strošek)	Srednja	Srednji	Jasna ločitev upravičenih in neupravičenih stroškov, ločeno knjigovodsko spremljanje stroškov.
Povečanje stroškov zaradi sprememb na terenu ali nepredvidenih del	Srednja	Srednji	Vključitev rezerv v finančno konstrukcijo, sprotno usklajevanje med projektantom, nadzornikom in investitorjem.
Pomanjkljiva usklajenost z lastniki zemljišč ali soglasje dajalci	Nizka	Srednji	Predhodno urejena služnostna razmerja in soglasja, stalno usklajevanje z občinsko upravo in lokalnimi deležniki.
Zamude pri izplačilu nepovratnih sredstev	Nizka	Srednji	Pravočasna oddaja popolnih zahtevkov, vzpostavitev premostitvenega financiranja v občinskih proračunih.
Odpoved izvajalca ali podizvajalca	Nizka	Visok	Bančne garancije, pogodbeno določila o nadomestitvi izvajalca, preverjena boniteta ob izbiri.
Nezadostna kakovost izvedenih del	Nizka	Visok	Stroge kakovostne zahteve v pogodbah, kontinuiran gradbeni in projektantski nadzor, odprava napak pred prevzemom.

Projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je povezan s tipičnimi tveganji infrastrukturnih investicij, ki pa so ob ustreznem vodenju projekta obvladljiva. Največji tveganji sta povezana z možnimi zamudami pri javnem naročanju ter z izvajanjem del (zlasti vremenski vplivi), zato bosta ta segmenta deležna posebne pozornosti.

Z uvedbo preventivnih in korektivnih ukrepov – predvsem skrbno pripravljeno dokumentacijo, natančen terminski plan, redno koordinacijo vseh deležnikov ter dosleden gradbeni nadzor – je mogoče vsa prepoznana tveganja učinkovito obvladovati. S tem se zagotavlja, da bo projekt zaključen znotraj predvidenih rokov, finančnih okvirov in v zahtevani kakovosti.

15.2 Analiza občutljivosti

Za projekt »Izvedba mešane poti za pešce in kolesarje ob LC 243911 med Spodnjimi Hočami in Razvanjem - za spodbujanje trajnostne mobilnosti« je bila pripravljena analiza občutljivosti, s katero se preverja robustnost ekonomske utemeljenosti ob morebitnih spremembah ključnih parametrov. Analiza

temelji na metodologiji analize stroškov in koristi (CBA) in uporablja ekonomsko diskontno stopnjo 5 %, skladno s smernicami Evropske komisije.

Preučeni so bili trije scenariji:

- optimistični (znižanje stroškov investicije za –10 %),
- osnovni (izhodiščna projektantska ocena stroškov),
- pesimistični (povečanje stroškov za +10 %).

Rezultati kažejo, da projekt ostaja ekonomsko utemeljen v vseh scenarijih, saj je neto sedanja vrednost (ENPV) pozitivna in je ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) višja od diskontne stopnje 5 %.

Tabela 43: Ekonomska analiza občutljivosti (tekoče cene)

Kazalnik	Optimistični scenarij	Osnovni scenarij	Pesimistični scenarij
Investicijski stroški (EUR)	585.272,05	650.302,28 €	715.332,51
Sprememba glede na osnovni scenarij	-10,00%	0,00%	10,00%
Ekonomska interna stopnja donosnosti (EISD)	12,827%	9,342%	6,905%
Neto sedanja vrednost (ENPV) (EUR)	478.611	418.003	357.394
Razmerje med neto sedanjimi koristmi in stroški (RNSV)	0,87	0,68	0,53
Doba vračanja investicije (leta)	6,872	8,140	9,389

Rezultati kažejo, da projekt tudi ob spremembah stroškov ostaja ekonomsko upravičen. V optimističnem scenariju se doseženi kazalniki izrazito izboljšajo, saj interna stopnja donosnosti presega 12 %, neto sedanja vrednost pa se poveča na skoraj pol milijona evrov. Osnovni scenarij potrjuje stabilno vzdržnost projekta z internim donosom nad 9 % in pozitivno neto sedanjo vrednostjo več kot 400.000 evrov. V pesimističnem scenariju, ko se stroški povečajo za 10 %, se ekonomski učinki sicer zmanjšajo, vendar projekt ostaja upravičen, saj interna stopnja donosnosti presega diskontno stopnjo in neto sedanja vrednost ostaja pozitivna.

Analiza potrjuje, da je projekt robusten in ekonomsko vzdržen tudi v primeru neugodnih sprememb stroškov. To pomeni, da dosega zahtevana merila ekonomske učinkovitosti in upravičuje izvedbo v javnem interesu, saj koristi dolgoročno presegajo morebitna tveganja povezana s stroški.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Celotna ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah znaša 533.034,66 EUR brez DDV oziroma 650.302,28 EUR z DDV. Dinamika stroškov je razporejena v letih 2025–2027, pri čemer se največja vrednost porabe predvideva v letih 2026 in 2027. V okviru delitve po partnerjih znaša vrednost pri Mestni občini Maribor 203.749,09 EUR brez DDV oziroma 248.573,89 EUR z DDV, pri Občini Hoče–Slivnica pa 329.285,56 EUR brez DDV oziroma 401.728,39 EUR z DDV.

Finančna konstrukcija je zasnovana skladno z določili JR EKP UTM 2025, ki omogoča do 80 % sofinanciranje upravičenih stroškov. Za predmetno investicijo se tako zagotavlja 343.713,51 EUR iz državnega proračuna, preostanek v višini 306.588,77 EUR pa iz lastnih sredstev obeh občin. Prispevek Mestne občine Maribor znaša 110.842,07 EUR, prispevek Občine Hoče–Slivnica pa 195.746,70 EUR. Razdelitev sofinanciranih sredstev je prav tako sorazmerna z obsegom investicije in znaša za MOM 137.731,82 EUR, za OHS pa 205.981,69 EUR.

Rezultati finančne analize kažejo, da je finančna neto sedanja vrednost (FNSV) negativna tako v primeru izvedbe z nepovratnimi sredstvi (–431.762 EUR) kot tudi brez njih (–755.849 EUR). To je pričakovano, saj gre za neprofitno javno investicijo, ki ne ustvarja neposrednih prihodkov.

Nasprotno pa rezultati ekonomske analize potrjujejo jasno upravičenost investicije. V primeru izvedbe z nepovratnimi sredstvi je ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) pozitivna in znaša 418.003 EUR, ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) dosega 9,342 %, razmerje med koristmi in stroški (RNSV) pa 0,680, kar presega zahtevane pragove. Tudi doba vračanja investicije, ocenjena na približno 8,14 let, je znotraj dopustnih meja. V varianti brez nepovratnih sredstev ENSV sicer ostaja pozitivna (98.512 EUR), vendar so kazalniki bistveno slabši (EIRR 1,259 %, RNSV 0,163, doba vračanja 15,1 let).

Izvedba investicije je zato utemeljena tako z vidika družbenih potreb kot tudi z vidika ekonomske analize. Projekt bo prispeval k odpravi prometne vrzeli med Pivolo in Razvanjem, povečal prometno varnost ranljivih skupin, izboljšal povezave z javnim potniškim prometom ter spodbudil trajnostne oblike mobilnosti. Ob tem bo zmanjšal negativne vplive motornega prometa na okolje in izboljšal kakovost bivanja prebivalcev.

Na podlagi opravljenih analiz se kot optimalna potrjuje varianta izvedbe z nepovratnimi sredstvi JR EKP UTM 2025, saj zagotavlja doseganje vseh zastavljenih ciljev ob hkratni razbremenitvi občinskih proračunov in pozitivnih ekonomskih učinkih za širšo skupnost.

17 PRILOGE

17.1 Sklep o potrditvi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta DIIP

17.2 Sklep o potrditvi Investicijskega program IP